

CAPITÃO QOPM MARIO HENRIQUE DO CARMO

**VIABILIDADE DE TERCEIRIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE GUINCHAMENTO PELO
BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada ao Departamento de Contabilidade, do Setor de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal do Paraná, para obtenção do título de Especialista em Planejamento em Segurança Pública.

Orientadora metodológica: Prof^a. Dr^a. Sônia Maria Breda.

Orientador de conteúdo: Ten.-Cel. QOPM Loemir Mattos de Souza.

**SÃO JOSÉ DOS PINHAIS
2011**

Dedico este trabalho ao Sr. Maj. PM RR LUIZ CARLOS DE OLIVEIRA CABRAL, meu primeiro Comandante, Oficial de conduta ilibada e sabedoria ímpar, verdadeiro exemplo, que me ensinou os primeiros passos na atividade de trânsito; e a todos os policiais militares que serviram e que servem ao Batalhão de Polícia de Trânsito, Unidade que sempre admirei pelos valiosos serviços que presta a comunidade curitibana e que servi, com muito orgulho, por mais de dez anos da minha carreira.

Agradeço aos meus pais Mario e Doroti do Carmo, que me prumaram, com seu exemplo, no caminho do bem; à minha amada esposa, companheira e cúmplice Elizabeth Cristina Protzek e aos meus queridos filhos Lucas e Isabela Protzek do Carmo, em quem me fortaleço a cada dia, por terem me sustentado na transposição desta difícil etapa da minha vida profissional.

*"Felicidade é ter algo o que fazer,
ter algo que amar e algo que esperar..."*

Aristóteles

RESUMO

Estudo de viabilidade de terceirização dos serviços de guinchamento pelo Batalhão de Polícia de Trânsito, Curitiba, PR. Objetiva analisar a terceirização como alternativa para a remoção de veículos para o depósito do DETRAN. Define serviço público na lei e na doutrina do Direito Administrativo. Estabelece a missão da Polícia Militar do Paraná, com ênfase na atuação do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran). Expõe dados relativos ao efetivo do BPTran, à atividade de levantamento de locais de acidente de trânsito, despesas com o serviço de guinchamento e custos do serviço de remoção prestados por empresas privadas que atuam em Curitiba. Compara os custos de prestação desse serviço pela PMPR, considerando pessoal, aquisição e manutenção do guincho, com os custos dessa prestação por empresas privadas contratadas. Analisa experiências já implantadas no Estado de São Paulo pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), Mato Grosso do Sul, Aracaju, Sergipe, e em Curitiba pela Urbanização de Curitiba S. A. (URBS). Conclui pela exeqüibilidade vantajosa da terceirização, com a finalidade de realocar policiais militares para a atividade fim da Polícia Militar do Paraná.

Palavras-chave: Guinchamento. Serviço de remoção de veículos. Custos de terceirização.

ABSTRACT

Feasibility study of outsourcing of services by guinchamento Traffic Police Battalion, Curitiba, PR. Aims to analyze outsourcing as an alternative to removal of vehicles for the deposit of DETRAN. Defines public service in law and doctrine of administrative law. Establishes the mission of the Military Police of Paraná, with emphasis on the role of the Traffic Police Battalion (BPTran). Exposes data on effective BPTran, activity survey of local traffic accidents, costs and service costs guinchamento removal service provided by private companies that operate in Curitiba. Compare the cost of providing that service by PMPR considering personnel, procurement and maintenance of the winch, the cost of this provision by private companies contracted. Analyzes experiences already implemented in the State of São Paulo State Department (DER), Mato Grosso do Sul, Aracaju, Sergipe, and the Urbanization of Curitiba in Curitiba S. A. (Urbs). Concluded by the feasibility of outsourcing advantageous, in order to relocate to the military police activity of the Military Police of Paraná.

Keywords: Guinchamento. Removal service vehicles. Outsourcing costs.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 – Circulação “livre”	14
Gráfico 2 – Defasagem policial.....	18
Fotografia 1 – Motociclistas do BCT.....	42
Fotografia 2 – Vista da fachada do prédio principal do BPTran	43
Fotografia 3 – Atendimento de acidente de trânsito	44
Fotografia 4 – Policiamento ostensivo.....	44
Fotografia 5 – Operação blitz	45
Fotografia 6 – Secretaria de acidentes de trânsito	46
Gráfico 3 – Efetivo do BPTran.....	49
Fotografia 7 – Guincho da empresa credenciada Auto Socorro Removcar Ltda... 54	
Fotografia 8 – Guincho utilizado pelo BPTran.....	58
Quadro 1 – Valores de remoção DIRETRAN/Curitiba.....	59
Quadro 2 – Valores cobrados para a remoção de veículos para o ano de 2011 .. 59	
Fotografia 9 – Guincho pesado da empresa Auto Socorro Mercês Ltda.....	63
Fotografia 10 – Funcionários da empresa Auto Socorro Removcar Ltda.....	64
Fotografia 11 – Guincho leve da empresa Auto Socorro Mercês Ltda	64

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Número de acidentes e efetivo do BPTran.....	50
Tabela 2 – Número de veículos removidos	59
Tabela 3 – Despesas realizadas com os guinchos do BPTran em 2010	60
Tabela 4 – Despesas realizadas com pessoal para a remoção de veículos em 2010	61
Tabela 5 – Capacidade instalada das empresas privadas de remoção	62

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BPTran	Batalhão de Polícia de Trânsito
CETTRAN	Conselho Estadual de Trânsito
CF	Constituição Federal
CIA	Companhia
CRPM	Comando Regional de Polícia Militar
CSP	Curso Superior de Polícia
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DER	Departamento Estadual de Estradas de Rodagem
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento de Trânsito do Paraná
DIRETRAN	Diretoria de Trânsito
FUMPM	Fundo de Modernização da Polícia Militar
FUNRESTRAN	Fundo de Reequipamento de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
IPVA	Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OPM	Organização Policial Militar
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PMPR	Polícia Militar do Paraná
SESP	Secretaria de Estado da Segurança Pública
URBS	Urbanização de Curitiba S. A.
USP	Universidade de São Paulo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1 PROBLEMA, OBJETIVOS E JUSTIFICATIVA	16
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA	16
1.2 OBJETIVOS DO ESTUDO	16
1.2.1 Objetivo Geral	16
1.2.2 Objetivos Específicos	17
1.3 JUSTIFICATIVA	17
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	20
2.1 SERVIÇOS PÚBLICOS	20
2.1.1 Classificação dos serviços públicos	23
2.1.2 Regulamentação e controle	25
2.1.3 Condições do serviço e direitos do usuário	26
2.1.4 Formas e meios de prestação do serviço	27
2.1.5 Imposições constitucionais quanto aos serviços públicos no Brasil	29
2.1.5.1 Serviços de prestação obrigatória e exclusiva do Estado	29
2.1.5.2 Serviços que o Estado tem a obrigação de prestar e obrigação de conceder	29
2.1.5.3 Serviços que o Estado tem a obrigação de prestar, mas sem exclusividade	30
2.1.5.4 Serviços que o Estado não é obrigado a prestar, mas, não os prestando, terá que promover-lhes a prestação, mediante concessão ou permissão	30
2.1.6 Serviços delegados a particulares	31
2.1.7 Terceirização	33
2.2 A MISSÃO DA PMPR	35
2.3 O CONVÊNIO DETRAN/PMPR	38
2.4 O BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO (BPTran)	40
2.4.1 Histórico	40
2.4.2 Estrutura	43
2.4.3 Missão	47
2.4.4 Atuação	48
2.5 O TRÂNSITO NA CAPITAL PARANAENSE	48
2.6 O SERVIÇO DE REMOÇÃO DE VEÍCULOS	50
2.7 CUSTOS DO SERVIÇO DE REMOÇÃO	59
3 METODOLOGIA	65
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	67
5 PROPOSTA	69
6 CONCLUSÃO	70
REFERÊNCIAS	71
APÊNDICE	74
ANEXO	77

INTRODUÇÃO

O presente projeto de pesquisa abordará o serviço de remoção de veículos ou “guinchamento” realizado pela Polícia Militar do Paraná (PMPR), em convênio com o Departamento de Trânsito do Paraná (DETRAN), por meio do Batalhão de Polícia de Trânsito (BPTran), na capital paranaense. Apesar de o convênio contemplar todo o território paranaense, a pesquisa se concentrou em Curitiba, área de atuação do BPTran, onde ocorre o maior volume de atividades ligadas ao convênio e, portanto, as atividades de trânsito delegadas à PMPR.

Após a Segunda Grande Guerra, o automóvel particular converte-se em fenômeno de massa em todo o mundo. Ele torna-se artigo de consumo e símbolo de *status* social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias liberais, que destacam a mobilidade individual e a prosperidade material sem precedentes. A produção mundial anual de automóveis cresceu de 11 para 73 milhões entre 1950 e 2004. Entre 1970 e 2005, nos Estados Unidos da América (EUA), o volume do tráfego aumentou de 1,78 trilhões de quilômetros percorridos por veículo para 5,4 trilhões. O aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam esse crescimento. Além da poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percurso e os engarrafamentos são alguns fatores responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida no meio urbano.

Nos últimos dez anos, percebeu-se um crescimento significativo na frota de veículos nas cidades brasileiras, em razão de vários fatores, sendo um dos principais as facilidades na aquisição de bens duráveis entre eles, veículos automotores. A facilitação de crédito por parte do governo brasileiro na redução de encargos financeiros para as pessoas de menor renda contribui sobremaneira para tais aquisições. Tudo isso acaba por desencadear todo um processo que culmina num incremento da frota circulante na malha viária brasileira.

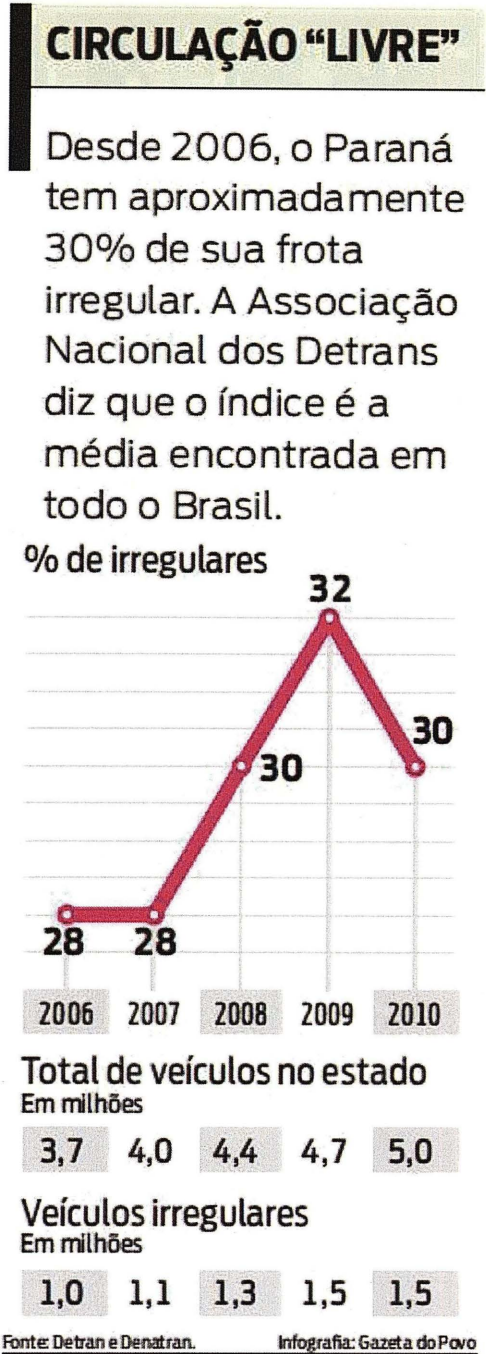
Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) e do Departamento de Trânsito do Paraná, a capital paranaense atingirá 2,1 milhões de veículos em 2019 se for mantido o ritmo de crescimento de 38%, índice relativo aos anos de 2003 a 2008. Curitiba já é uma das capitais mais motorizadas do país, registra um veículo automotor para 1,46 habitantes, com uma frota de 1.197.974 unidades para uma população de 1.746.896 pessoas, dados de 2010.

Com um maior número de veículos em circulação, é evidente que haverá um aumento nas ocorrências de trânsito, principalmente em acidentes, o que exigirá um poder de fiscalização maior por parte da polícia.

Ainda, de acordo com dados do Departamento de Trânsito do Paraná e do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), publicados no jornal Gazeta do Povo, de 12 de maio de 2011, três em cada dez veículos de um universo de cinco milhões no Paraná estão irregulares por falta de pagamento de tributos, como licenciamento e Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA). Nos últimos anos, a proporção de irregulares no estado se manteve quase constante, mas, em números absolutos, já supera a frota da capital, que é de 1,26 milhão de veículos. Duas razões são apontadas para explicar a diferença: fiscalização deficiente e falta de punição mais severa aos proprietários.

A inadimplência na casa de 30% segue uma média nacional, segundo a presidente da Associação Nacional dos Detrans e diretora do Departamento de Trânsito do Amazonas, Mônica Queiroz Melo (Gráfico 1). Para mudar o panorama, ela defende a melhoria da infraestrutura dos órgãos em pátios e depósitos. “Além da estrutura, a logística de guinchos, equipamentos para vistoria e pessoas capacitadas precisam ser organizadas para aumentar a eficiência das operações”, analisa.

Gráfico 1 – Circulação “livre”



Fonte: Gazeta do Povo (2011)

No Paraná, o DETRAN tem condições de abrigar 20 mil veículos, sendo que existem 12 mil carros apreendidos e uma rotatividade semanal de outros 5 mil. Ou seja, se apreendessem todos os veículos com dívidas, o órgão precisaria construir outros 75 pátios. É justamente a falta dessas vagas que diminui o ímpeto na fiscalização, na avaliação do presidente da Comissão de Trânsito da Ordem dos

Advogados do Brasil, seção Paraná (OAB-PR), Marcelo Araújo. "É preciso que a fiscalização seja reforçada, mas dando a possibilidade ao cidadão de regularizar a situação em determinado prazo para que também não ocorra o esgotamento das vagas nos pátios" afirma.

1 PROBLEMA, OBJETIVOS E JUSTIFICATIVA

1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

Por estar prescrito no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a remoção dos veículos para o pátio do DETRAN, como medida administrativa a ser adotada pelo policial militar, agente da autoridade de trânsito, nos casos expressos no mesmo diploma legal, é evidente a necessidade de a PM providenciar os meios necessários para que este serviço seja efetuado da melhor forma possível.

Esse trabalho de remoção vem sendo realizado por policiais militares com a utilização de viaturas do tipo “autoguincho”, por isso denominado de “guinchamento”, com a utilização de caminhões adquiridos e adaptados por meio de recursos do Estado.

O problema a ser analisado neste trabalho é a necessidade de este serviço ser realizado por policiais militares, servidores treinados para a realização da atividade fim da Polícia Militar que é a preservação da ordem pública, exercer com exclusividade a polícia ostensiva, fardada, atuar preventivamente como força de dissuasão e repressivamente em caso de perturbação da ordem, entre outras definidas em lei, com viaturas próprias, caracterizadas, como são atualmente os guinchos utilizados pelo BPTan para os serviços de remoção, necessários ao cumprimento da fiscalização de trânsito.

Portanto, surge a necessidade de analisar como problema de pesquisa a seguinte questão: **o serviço de guinchamento de veículos tem que ser realizado por policiais militares ou seria viável a terceirização?**

1.2 OBJETIVOS DO ESTUDO

1.2.1 Objetivo Geral

Constitui objetivo geral de esse estudo analisar a viabilidade de terceirização dos serviços de guinchamento - remoção de veículos para o pátio - prestados pelo Batalhão de Polícia de Trânsito na cidade de Curitiba.

1.2.2 Objetivos Específicos

Constituem objetivos específicos deste estudo:

- a) Conceituar a terceirização no serviço público;
- b) Levantar custos operacionais do serviço de guinchamento em Curitiba, PR e compará-los com os custos da terceirização;
- c) Propor parâmetros para a tomada de decisão superior quanto à manutenção dos serviços realizados pelo policial ou por terceiros contratados.

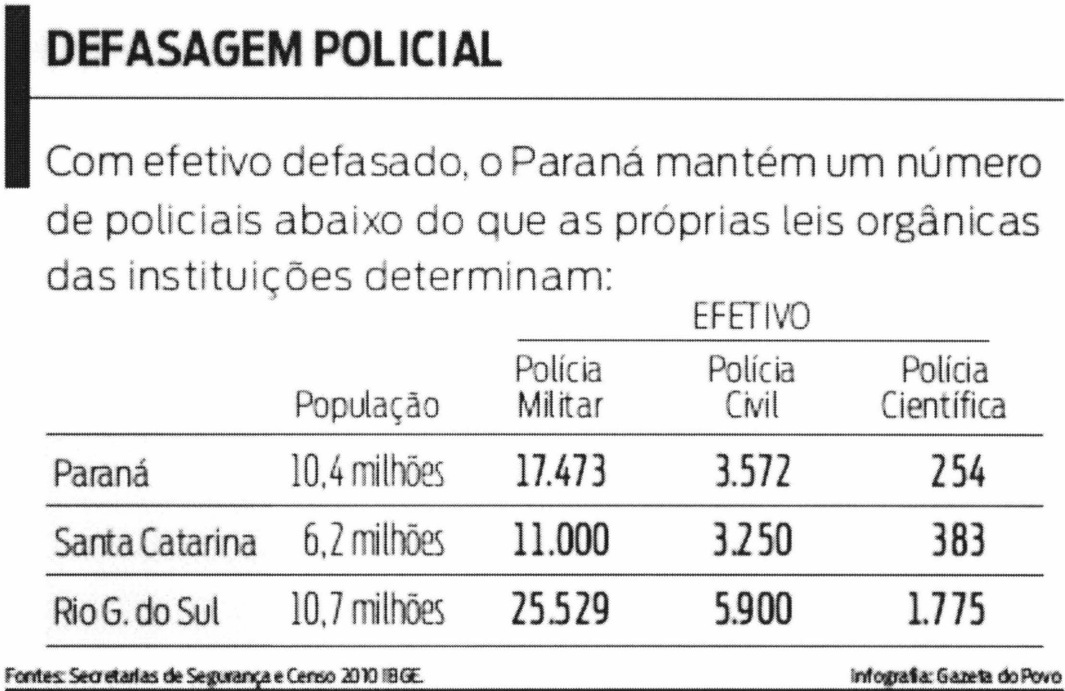
1.3 JUSTIFICATIVA

As Organizações Militares, assim como outras Organizações de natureza civil, necessitam de modernização sob pena de se tornarem obsoletas e assim deixarem de atender aos anseios de uma sociedade cada vez mais evoluída. Porém, quanto às militares, este processo tem sido mais lento em razão de suas características, cultura e tradições. A modernização inclui, entre outros, a terceirização de serviços básicos, não diretamente ligados à missão institucional das empresas, mas a serviços considerados secundários, como a contratação de terceiros para a atividade de limpeza e conservação, a segurança física das instalações, avançando para o transporte e, em algumas organizações, para etapas de processos realizados para atingir as metas finais na cadeia produtiva.

A Polícia Militar do Paraná, não diferente de outros órgãos estatais sejam eles do poder público federal, estadual ou municipal, sofre com alguns problemas estruturais, mas, sem dúvida, o que mais afeta a qualidade dos serviços prestados à comunidade paranaense é a falta de efetivo para o exercício de sua atividade fim, conforme expectativas da população. De acordo com dados publicados no jornal Gazeta do Povo, de 27 de julho de 2011, o efetivo somado de todas as polícias do Paraná não chega ao número de policiais militares exigidos pela lei que estrutura a corporação, recém-reformulada no ano de 2010. Na PMPR, há 17.473 policiais militares (dos quais 2.729 são bombeiros), enquanto a lei preconiza que o ideal seria 26.747, uma defasagem de 9.274 pessoas (Gráfico 2). Todas as polícias do estado juntas somam 21.427. O Paraná perde em número de efetivo para o Rio Grande do Sul que tem o tamanho da população semelhante. É um retrato duro que

sobrecarregam policiais e toda estrutura da segurança pública, comprometendo a estratégia para conter a criminalidade. Os gaúchos contam com 25.529 policiais militares. Já os catarinenses têm um efetivo inferior ao do Paraná, com 11 mil homens. Porém, o estado vizinho tem cerca de quatro milhões de habitantes a menos. Ainda, para que os órgãos policiais executem com maior eficiência a missão para a qual foram concebidos, existe uma necessidade de reavaliação de suas estratégias e um retorno à essência com a concentração dos esforços no que efetivamente incumbem as instituições policiais.

Gráfico 2 – Defasagem policial



Fonte: Gazeta do Povo (2011)

Desse modo, é notória a necessidade de aumento de policiais nas ruas exercendo a atividade para a qual foram concursados e contratados, principalmente num cenário futuro com o evento da Copa do Mundo que será realizada no Brasil, e nossa capital, Curitiba, será subsede de jogos internacionais.

A Polícia Militar, por necessidade e tradição cultural, por vezes, destina policiais militares para o exercício de inúmeras atividades diversas de sua finalidade. É comum, numa visita aos quartéis das Unidades Policiais, encontrar policiais militares exercendo funções de cozinheiros, garçons, mecânicos, jardineiros,

pedreiros, pintores, dentre outros, com o sacrifício de sua missão principal que é de uma maneira simples, o policiamento ostensivo do território paranaense.

Dessa feita, faz-se necessário o retorno de policiais às ruas, e quanto mais policiais deixarem as atividades pelas quais não foram contratados, maior será o número deles nas atividades de policiamento.

É nesta esteira que a terceirização de serviços considerados secundários surge como uma opção para o aumento de policiais desempenhando atividade de policiamento. Com a proposta de terceirização dos serviços de guinchamento busca-se a realocação do efetivo para a montagem de um número maior de equipes de serviço destinadas ao policiamento de trânsito, em especial, ao atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito, uma das principais atividades prestadas pelo BPTran à comunidade curitibana.

A contribuição deste estudo é no sentido de viabilizar a concessão do serviço de remoção de veículos a terceiros, por meio de contratação de empresas particulares por licitação, como previsto em lei e, com isso, liberar os policiais militares do BPTran para a atividade fim da Corporação e, neste caso, para o policiamento de trânsito, principalmente o atendimento de acidentes, que cresce a cada ano, contribuindo para a diminuição do tempo médio de atendimento de ocorrência e acabar com a demanda reprimida, que causa angústia nas pessoas que necessitam da presença da Polícia Militar.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 SERVIÇOS PÚBLICOS

A Constituição Federal (CF) dispõe expressamente que incumbe ao Poder Público, na forma da lei, a prestação de serviços públicos. Dessa forma, a lei disporá sobre o regime de delegação, os direitos dos usuários, a política tarifária, a obrigação de manter serviço adequado e as reclamações relativas à prestação. Diz o artigo 175, da CF:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

A atribuição principal da Administração Pública é oferecer utilidades aos administrados, não se justificando sua presença senão para prestar serviços à coletividade. Esses serviços podem ser essenciais ou apenas úteis à comunidade, daí a necessária distinção entre serviços públicos e serviços de utilidade pública; mas, em sentido amplo e genérico, quando alude a serviço público abrange ambas as categorias.

O conceito de serviço público não é uniforme na doutrina, que ora oferece uma noção orgânica, só considerando como tal o que é prestado por órgãos públicos; ora apresenta uma conceituação formal, tendente a identificá-lo por características extrínsecas; ora expõe um conceito material, visando a defini-lo por seu objeto. Realmente, o conceito de serviço público é variável e flutua ao sabor das necessidades e contingências políticas, econômicas, sociais e culturais de cada comunidade, em cada momento histórico, como acentuam os modernos publicistas.

“Serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado.” (MEIRELLES, 2010, p. 350-351)

De acordo com Bandeira de Mello (2010, p. 671):

Serviço público é toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mais fruível singularmente pelos administrados, que o Estado assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça as vezes, sob um regime de Direito Público – portanto, consagrador de prerrogativas de supremacia e de restrições especiais -, instituído em favor dos interesses definidos como públicos no sistema normativo.

Para José Cretella Júnior (1980, p.55-60), serviço público é “toda atividade que o Estado exerce, direta ou indiretamente, para a satisfação das necessidades públicas mediante procedimento típico do direito público”.

Por fim, Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2006, p. 90) define serviço público como “toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público”.

Fora dessa generalidade não se pode, em doutrina, indicar as atividades que constituem serviço público, porque variam segundo as exigências de cada povo e de cada época. Nem se pode dizer que são as atividades coletivas vitais que caracterizam os serviços públicos, porque ao lado dessas existem outras, sabidamente dispensáveis pela comunidade, que são realizadas pelo Estado como serviço público.

Também não é a atividade em si que tipifica o serviço público, visto que algumas podem ser exercidas pelos cidadãos, como objeto da iniciativa privada, independentemente de delegação estatal, como por exemplo, os serviços de assistência técnica de televisores, de veículos, de entrega de mercadorias, que são prestados ao público em geral e a quem deles necessita, mas embora satisfaçam a interesses da coletividade, não se caracterizam como serviços públicos exatamente porque não submetidas (as atividades) a um regime jurídico de direito público, ainda que possam estar sujeitas a fiscalização, controle ou, mesmo, autorização, que, no caso, não tem natureza de delegação justamente por não se tratar de serviço público. Então, o que prevalece é a vontade soberana do Estado, qualificando o serviço como público ou de utilidade pública, para sua prestação direta ou indireta. Serviços públicos, por natureza, são privativos ou exclusivos do Poder Público e só por seus órgãos devem ser executados, enquanto outros são não-privativos ou não

exclusivos. Por isso, esses são prestados pelo Estado, direta ou indiretamente (delegação), e também por particulares, mediante autorização, controle e fiscalização do Poder Público, mas sem caracterizar delegação, como ocorre com os serviços de previdência social, de assistência social, de educação e de saúde. Daí essa gama infindável de serviços que ora estão exclusivamente com o Estado (direta ou indiretamente), ora com o Estado e particulares.

Do exposto, pode-se tirar algumas conclusões. A noção de serviço público não permaneceu estática no tempo; houve uma ampliação na sua abrangência, para incluir atividades de natureza comercial, industrial e social. É o Estado, por meio da lei, que escolhe quais atividades que, em determinado momento, são considerados serviços públicos. No direito brasileiro, a própria Constituição faz essa indicação nos artigos 21, incisos X, XI, XII, XV e XXIII, e 25, § 2º, alterados, respectivamente, pelas Emendas Constitucionais 8 e 5, de 1995. Isto exclui a possibilidade de distinguir, mediante critérios objetivos, o serviço público da atividade privada; esta permanecerá como tal enquanto o Estado não a assumir como própria. O serviço público varia não só no tempo, como também no espaço, pois depende da legislação de cada país a maior ou menor abrangência das atividades definidas como serviços públicos. Não se pode dizer, dentre os conceitos mais amplos ou mais restritos, que um seja mais correto que o outro; pode-se graduar, de forma decrescente, os vários conceitos: os que incluem todas as atividades do Estado (legislação, jurisdição e execução); os que só consideram as atividades administrativas, excluindo jurisdição e legislação, sem distinguir o serviço público do poder de polícia, fomento e intervenção e os que preferem restringir mais para distinguir o serviço público das outras três atividades da Administração Pública.

Essa distribuição de serviços não é arbitrária, pois atende a critérios jurídicos, técnicos e econômicos, que respondem pela legitimidade, eficiência e economicidade na sua prestação. Diante dessa realidade, impõe-se classificar os serviços públicos pelos caracteres comuns do gênero e traços distintivos das espécies em que se diversificam.

2.1.1 Classificação dos serviços públicos

Levando-se em conta a essencialidade, a adequação, a finalidade e os destinatários dos serviços, pode classificar-se em: públicos e de utilidade pública; próprios e impróprios do Estado; administrativos e industriais; gerais e individuais.

Serviços públicos propriamente ditos são os que a Administração presta diretamente à comunidade, por reconhecer a sua essencialidade e necessidade para a sobrevivência do grupo social e do próprio Estado. Por isso mesmo, tais serviços são considerados privativos do Poder Público, no sentido que só a Administração deve prestá-los, sem delegação a terceiros, mesmo porque geralmente exigem atos de império e medidas compulsórias em relação aos administrados. Exemplos desses serviços são os de defesa nacional, os de polícia e os de prestação de saúde pública.

Os serviços de utilidade pública são os que a Administração, reconhecendo a sua conveniência (não essencialidade, nem necessidade) para os membros da coletividade, presta-os diretamente ou aquiesce em que sejam prestados por terceiros (concessionários, permissionários ou autorizatários), nas condições regulamentadas e sob seu controle, mas por conta e risco dos prestadores, mediante remuneração dos usuários. São exemplos dessa modalidade os serviços de transporte coletivo, energia elétrica, gás, telefone.

No primeiro caso (serviço público), o serviço visa a satisfazer necessidades gerais e essenciais da sociedade, para que ela possa subsistir e desenvolver-se como tal; na segunda hipótese (serviço de utilidade pública), o serviço visa facilitar a vida do indivíduo na coletividade, pondo à sua disposição utilidades que lhe proporcionarão mais conforto e bem-estar. Daí se denominarem, os primeiros, serviços pró-comunidade e, os segundos, serviços pró-cidadão, fundados na consideração de que aqueles (serviços de utilidade pública), embora reflexamente interessem a toda a comunidade, atendem precipuamente às conveniências de seus membros individualmente considerados.

Os serviços próprios do Estado são aqueles que se relacionam intimamente com as atribuições do Poder Público (segurança, polícia, higiene e saúde públicas etc.) e para a execução dos quais a Administração usa da sua supremacia sobre os administrados. Por esta razão, só devem ser prestados por órgãos ou entidades públicas, sem delegação a particulares. Tais serviços, por sua essencialidade,

geralmente são gratuitos ou de baixa remuneração, para que fiquem ao alcance de todos os membros da coletividade.

Já os serviços impróprios do Estado são os que não afetam substancialmente as necessidades da comunidade, mas satisfazem interesses comuns de seus membros, e, por isso a Administração os presta remuneradamente, por seus órgãos ou entidades descentralizadas (autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista, fundações governamentais), ou delega sua prestação a concessionários, permissionários ou autorizatários. Esses serviços, normalmente, são rentáveis e podem ser realizados com ou sem privilégio (não confundir com monopólio), mas sempre sob regulamentação e controle do Poder Público competente.

Serviços administrativos são os que a Administração executa para atender a suas necessidades internas ou preparar outros serviços que serão prestados ao público, tais como os de imprensa oficial, das estações experimentais e outros dessa natureza.

Serviços industriais são os que produzem renda para quem os presta, mediante a remuneração da utilidade usada ou consumida, remuneração esta que, tecnicamente, se denomina tarifa ou preço público, por ser sempre fixada pelo Poder Público, quer quando o serviço é prestado por seus órgãos ou entidades, quer quando por concessionários, permissionários ou autorizatários. Os serviços industriais são impróprios do Estado, por consubstanciarem atividade econômica que só poderá ser explorada diretamente pelo Poder Público quando “necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei” (CF, 1988, art. 173).

Os serviços gerais são aqueles que a Administração presta sem ter usuários determinados, para atender à coletividade no seu todo, como os de polícia, iluminação pública, calçamento e outros dessa espécie. Esses serviços satisfazem indiscriminadamente a população, sem que se erijam em direito subjetivo de qualquer administrado à sua obtenção para seu domicílio, para sua rua ou para seu bairro. Esses serviços são indivisíveis, isto é, não mensuráveis na sua utilização. Daí por que, normalmente, os serviços gerais devem ser mantidos por imposto (tributo geral), e não por taxa ou tarifa, que é remuneração mensurável e proporcional ao uso individual do serviço.

Por fim, os serviços individuais são os que têm usuários determinados e utilização particular e mensurável para cada destinatário, como ocorre com o telefone, a água e a energia elétrica domiciliares. Esses serviços, desde que implantados, geram direito subjetivo à sua obtenção para todos os administrados que se encontrem na área de sua prestação ou fornecimento e satisfaçam as exigências regulamentares. São sempre serviços de utilização individual, facultativa e mensurável, pelo que devem ser remunerados por taxas (tributo) ou tarifa (preço público), e não por imposto. O não pagamento desses serviços por parte do usuário tem suscitado hesitações da jurisprudência sobre a legitimidade da suspensão de seu fornecimento. Há de se distinguir entre o serviço obrigatório e o facultativo. Naquele, a suspensão do fornecimento é ilegal, pois, se a Administração o considera essencial, impondo-o coercitivamente ao usuário (como é o da ligação domiciliar à rede de esgoto e da água e a limpeza urbana), não pode suprimi-lo por falta de pagamento; neste, é legítima, porque, sendo livre sua fruição, entende-se não essencial, e, portanto, suprimível quando o usuário deixa de remunerá-lo, sendo, entretanto, indispensável aviso prévio. Ocorre ainda que, se o serviço é obrigatório, sua remuneração é por taxa (tributo), e não por tarifa (preço), e a falta de pagamento de tributo não autoriza outras sanções além de sua cobrança executiva com os gravames legais.

2.1.2 Regulamentação e controle

A regulamentação e o controle do serviço público e de utilidade pública caberão sempre ao Poder Público, qualquer que seja a modalidade de sua prestação ao usuário.

O fato de tais serviços serem delegados a terceiros, estranhos à Administração Pública, não retira do Estado seu poder indeclinável de regulamentá-los e controlá-los, exigindo sempre sua atualização e eficiência, de par com o exato cumprimento das condições impostas para a sua prestação ao público. Qualquer deficiência do serviço que revele inaptidão de quem o presta ou descumprimento de obrigações impostas pela Administração ensejará a intervenção imediata do Poder Público delegante para regularizar seu funcionamento ou retirar-lhe a prestação.

Em todos os atos ou contratos administrativos, como são os que cometem a exploração de serviços públicos e particulares, está sempre presente a possibilidade

de modificação unilateral de suas cláusulas pelo Poder Público ou de revogação da delegação, desde que o interesse coletivo assim o exija. Esse poder discricionário da Administração é, hoje, ponto pacífico na doutrina e na jurisprudência.

O Estado deve ter sempre em vista que o serviço público e de utilidade pública são serviços para o público e que os concessionários ou quaisquer outros prestadores de tais serviços são servidores do público. O fim precípua do serviço público ou de utilidade pública, como o próprio nome está a indicar, é servir ao público e, secundariamente, produzir renda a quem o explora. Daí decorre o dever indeclinável de o concedente regulamentar, fiscalizar e intervir no serviço concedido sempre que não estiver sendo prestado a contento do público a que é destinado.

2.1.3 Condições do serviço e direitos do usuário

As condições do serviço público ou de utilidade pública são sintetizados, modernamente, em cinco princípios que a Administração deve ter sempre presentes, para exigí-los de quem os preste: o princípio da permanência impõe continuidade no serviço; o da generalidade impõe serviço igual para todos; o da eficiência exige atualização do serviço; o da modicidade exige tarifas razoáveis; o da cortesia traduz em bom tratamento para com o público. Faltando qualquer um desses requisitos ou condições em um serviço público ou de utilidade pública, é dever da Administração intervir para restabelecer seu regular funcionamento ou retomar sua prestação.

Os direitos do usuário são, hoje, reconhecidos em qualquer serviço público ou de utilidade pública como fundamento para a exigibilidade de sua prestação nas condições regulamentadoras e em igualdade com os demais utentes. São direitos cívicos, de conteúdo positivo, consistentes no poder de exigir da Administração ou de seu delegado o serviço que um ou outro se obrigou a prestar individualmente aos usuários. Tais direitos rendem ensejo às ações correspondentes, inclusive mandado de segurança, conforme seja a prestação a exigir ou a lesão a reparar judicialmente.

Mas não só a obtenção do serviço como, também, sua regular prestação constituem direito do usuário. Responde o prestador pela normalidade do serviço e se sujeita às indenizações de danos ocasionados ao usuário pelo mau funcionamento ou acidentes por ele causados. No entanto, a Administração responde, subsidiariamente, pelos danos resultantes relacionados com o serviço prestado. Por exemplo, em um serviço de travessia delegado, se a embarcação

afundar em decorrência de falha do serviço, a responsabilidade do Poder Público pelos danos aos usuários será subsidiária (não solidária), mas, se a embarcação abalroar outra, os prejuízos desta serão suportados apenas pelo delegado.

2.1.4 Formas e meios de prestação do serviço

A prestação do serviço público ou de utilidade pública pode ser centralizada, descentralizada e desconcentrada, e sua execução, direta ou indireta.

Serviço centralizado é o que o Poder Público presta por seus próprios órgãos em seu nome e sob sua exclusiva responsabilidade. Em tais casos o Estado é, ao mesmo tempo, titular e prestador do serviço, que permanece integrado na agora denominada Administração direta.

Serviço descentralizado é todo aquele em que o Poder Público transfere sua titularidade ou, simplesmente, sua execução, por outorga ou delegação, a autarquias, fundações, empresas estatais, empresas privadas ou particulares individualmente e, agora, aos consórcios públicos através da Lei 11.107, de 06 de abril de 2005.

Há outorga quando o Estado cria uma entidade e a ela transfere, por lei, determinado serviço público ou de utilidade pública. Há delegação quando o Estado transfere, por contrato (concessão ou consórcio público), ou ato unilateral (permissão ou autorização), unicamente a execução do serviço, para que o delegado o preste ao público em seu nome e por sua conta e risco, nas condições regulamentares e sob controle estatal. Esta distinção é fundamental, porque aquele é transferido por lei e só por lei pode ser retirado ou modificado, e este tem apenas sua execução transpassada a terceiro, por ato administrativo (bilateral ou unilateral), pelo que pode ser revogado, modificado e anulado, como o são os atos dessa natureza.

A delegação é menos que a outorga, porque esta traz uma presunção de definitividade e aquela de transitoriedade, razão pela qual os serviços outorgados o são, normalmente, por tempo indeterminado, como, por exemplo, distribuição de água e energia elétrica, e os delegados por certo prazo, para que ao seu término retornem ao delegante. Mas em ambas as hipóteses o serviço continua sendo público ou de utilidade pública, apenas descentralizado, contudo sempre sujeito aos

requisitos originários e sob regulamentação e controle do Poder Público que os descentralizou.

O serviço desconcentrado é todo aquele que a Administração executa centralizadamente, mas o distribui entre vários órgãos da mesma entidade, para facilitar sua realização e obtenção pelos usuários. A desconcentração é uma técnica administrativa de simplificação e aceleração do serviço dentro da mesma entidade, diversamente da descentralização, que é uma técnica de especialização, consistente na retirada do serviço dentro de uma entidade e transferência a outra para que o execute com mais perfeição e autonomia.

Os serviços centralizados, descentralizados ou desconcentrados admitem execução direta ou indireta, porque isso diz respeito à sua implantação e operação, e não a quem tem responsabilidade pela sua prestação ao usuário. Impõe-se, portanto, distinguir prestação centralizada, descentralizada ou desconcentrada do serviço, de execução direta ou indireta desse mesmo serviço.

A execução direta do serviço é realizada pelos próprios meios da pessoa responsável pela sua prestação ao público, seja esta pessoa estatal, autárquica, fundacional, empresarial, paraestatal, ou particular. Considera-se serviço em execução direta sempre que o encarregado de seu oferecimento ao público o realiza pessoalmente, ou por seus órgãos, ou por seus prepostos (não por terceiros contratados). Para essa execução não há normas especiais, senão aquelas mesmas constantes da lei instituidora do serviço, ou consubstancialmente da outorga, ou autorizadora da delegação a quem vai prestá-la aos usuários.

Já a execução indireta do serviço, é a que o responsável pela sua prestação aos usuários comete a terceiros para realizá-lo nas condições regulamentares. Serviço próprio ou delegado, feito por outrem, é execução indireta. Portanto, quer a Administração direta, quer a Administração indireta, (autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista) como, também, os entes de cooperação (serviços sociais autônomos, organizações sociais etc.), ou as empresas privadas e particulares que recebem serviços públicos para prestar aos destinatários, podem, em certos casos, executar indiretamente o serviço, contratando-o (não delegando) com terceiros.

A execução indireta depende, entretanto, da natureza do serviço, pois alguns existem que não admitem substituição do executor, como, por exemplo, os de polícia, e para outros a própria outorga ou delegação proíbe o transpasse da

execução. Mas o que se deseja acentuar é que a execução indireta é um meio de realização do serviço, que tanto pode ser empregado pelo Estado como por aqueles a quem ele transferiu o serviço ou a sua prestação aos usuários, observando-se, ainda, que execução indireta não se confunde com prestação descentralizada, desconcentrada e centralizada de serviço, que se referem à forma de prestação desse mesmo serviço, e não ao meio de sua execução.

2.1.5 Imposições constitucionais quanto aos serviços públicos no Brasil

Ante o tratamento dado pela Constituição Federal aos serviços públicos nela mencionados, podem ser distinguidas as seguintes hipóteses:

- a) serviços de prestação obrigatória e exclusiva do Estado;
- b) serviços de prestação obrigatória do Estado e em que é também obrigatório outorgar em concessão a terceiros;
- c) serviços de prestação obrigatória pelo Estado, mas sem exclusividade, e
- d) serviços de prestação não obrigatórios pelo Estado, mas não os prestando é obrigado a promover-lhes a prestação, tendo, pois que outorgá-los em concessão ou permissão a terceiros.

2.1.5.1 Serviços de prestação obrigatória e exclusiva do Estado

Há duas espécies de serviços que só podem ser prestados pelo próprio Estado, isto é, que não podem ser prestados por concessão, permissão ou autorização. São eles os de serviço postal e correio aéreo nacional, como resulta do art. 21, inciso X.

Isto porque, ao arrolar no art. 21 competências da União quanto à prestação de serviços públicos, menciona, nos incisos XI e XII (letras “a” e “f”) diversos serviços. A respeito deles esclarece que a União os explorará diretamente “ou mediante autorização, concessão ou permissão”. Diversamente, ao referir no inciso X o serviço postal e o correio aéreo nacional, não concedeu tal franquia. Assim, é visível que não quis dar o mesmo tratamento aos vários serviços que considerou.

2.1.5.2 Serviços que o Estado tem a obrigação de prestar e obrigação de conceder

Há uma espécie de serviços públicos que o Estado, conquanto obrigado a prestar por si ou por criatura sua, é também obrigado a oferecer em concessão, permissão ou autorização: são os serviços de radiodifusão sonora (rádio) ou de sons e imagens (televisão). Isto porque o art. 223 determina que, na matéria, seja observado o princípio da complementaridade dos sistemas privado, público e estatal. Se esta complementaridade deve ser observada, o Estado não pode se ausentar da atuação direta em tal campo, nem pode deixar de concedê-los.

2.1.5.3 Serviços que o Estado tem a obrigação de prestar, mas sem exclusividade

Há cinco espécies de serviço que o Estado não pode permitir que sejam prestados exclusivamente por terceiros, seja a título de atividade privada livre, seja a título de concessão, autorização ou permissão. São eles de educação, de saúde, de previdência social, de assistência social e de radiodifusão sonora e de sons e imagens, tudo conforme fundamentos constitucionais já indicados.

2.1.5.4 Serviços que o Estado não é obrigado a prestar, mas, não os prestando, terá que promover-lhes a prestação, mediante concessão ou permissão

Todos os demais serviços públicos, notadamente os arrolados no art. 21, XI e XII, da Constituição, o Estado tanto pode prestar por si mesmo (mediante administração direta ou indireta) como transferindo seu desempenho a entidade privada (mediante concessão ou permissão).

Falou-se em obrigação de prestar ou obrigação de promover a prestação. Com efeito, havendo a Constituição previsto ditos serviços como públicos, o Estado não pode se furtar a promovê-los ou assegurar-lhes a promoção em favor dos administrados. Logo, estes têm o direito a que sejam instituídos os serviços que sejam singularmente fruíveis e podem judicialmente exigí-los. Enquanto não forem instituídos, os administrados têm o direito a que lhes seja custeado o desfrute em instituição privada.

2.1.6 Serviços delegados a particulares

A delegação pode ser feita sob as modalidades de concessão, permissão ou autorização.

Serviços concedidos são todos aqueles que o particular executa em seu nome, por sua conta e risco, remunerados por tarifa, na forma regulamentar, mediante delegação contratual ou legal do Poder Público concedente. Serviço concedido é serviço do Poder Público, apenas executado por particular em razão da concessão.

Concessão é a delegação contratual da execução do serviço, na forma autorizada e regulamentada pelo executivo. O contrato de concessão é ajuste de Direito Administrativo, bilateral, oneroso e comutativo. Com isso se afirma que é um acordo administrativo (e não um ato unilateral da Administração), com vantagens e encargos recíprocos, no qual se fixam as condições de prestação do serviço, levando-se em consideração o interesse coletivo na sua obtenção e as condições pessoais de quem se propõe a executá-lo por delegação do poder concedente. Sendo um contrato administrativo, como é, fica sujeito a todas as imposições da Administração necessárias à formalização do ajuste, dentre as quais a autorização governamental, a regulamentação e a licitação.

Pela concessão o poder concedente não transfere propriedade alguma ao concessionário, nem se despoja de qualquer direito ou prerrogativa pública. Delega apenas a execução do serviço, nos limites e condições legais ou contratuais, sempre sujeita a regulamentação e fiscalização do concedente.

Como o serviço, apesar de concedido, continua sendo público, o poder concedente – União, Estado-membro ou Município – nunca se despoja do direito de explorá-lo direta ou indiretamente, por seus órgãos, suas autarquias e empresas estatais, desde que o interesse coletivo assim o exija. Nessas condições, permanece com o poder concedente a faculdade de, a qualquer tempo, no curso da concessão, retomar o serviço concedido, mediante indenização, ao concessionário, dos lucros cessantes e danos emergentes resultantes da encampação. As indenizações, por tal hipótese, serão as previstas em contrato, ou, se omitidas, as que forem apuradas amigável ou judicialmente.

A concessão, em regra, deve ser conferida sem exclusividade, para que seja possível sempre a competição entre os interessados, favorecendo, assim, os

usuários com serviços melhores e tarifas mais baratas. Nas relações com o público o concessionário fica adstrito à observância do regulamento e do contrato, que podem estabelecer direitos e deveres também para os usuários, além dos já estabelecidos em lei, para a defesa dos quais dispõe o particular de todos os meios judiciais comuns, notadamente a via cominatória, para exigir a prestação do serviço nas condições em que o concessionário se comprometeu a prestá-lo aos interessados em geral.

Serviços permitidos são todos aqueles em que a Administração estabelece os requisitos para a sua prestação ao público e, por ato unilateral (termo de permissão), comete a execução aos particulares que demonstrarem capacidade para seu desempenho.

A permissão é, em princípio, discricionária e precária, mas admite condições e prazos para exploração do serviço, a fim de garantir rentabilidade e assegurar a recuperação do investimento do permissionário visando a atrair a iniciativa privada.

O serviço permitido é executado em nome do permissionário, por sua conta e risco, mas sempre nas condições e com os requisitos preestabelecidos pela Administração pertinente, que o controla em toda sua execução, podendo nele intervir quando prestado inadequadamente aos usuários.

A permissão, por sua natureza precária, presta-se à execução de serviços ou atividades transitórias, ou mesmo permanentes, mas que exijam freqüentes modificações para acompanhar a evolução da técnica ou as variações do interesse público, tais como o transporte coletivo, o abastecimento da população e demais atividades cometidas a particulares, mas dependentes do controle estatal.

Pela Constituição de 1988, a permissão para a prestação de serviço público ou de utilidade pública exige licitação, e vem sendo a modalidade preferida pelas Administrações federal, estaduais e municipais para a delegação de serviços de transporte coletivo a empresas de ônibus nas respectivas áreas de sua competência.

Serviços autorizados são aqueles que o Poder Público, normalmente por ato unilateral, em regra precário e discricionário, delega sua execução a particular. As atividades autorizadas não se beneficiam das prerrogativas das atividades públicas, só auferindo as vantagens que lhes forem expressamente deferidas no ato da autorização, e sempre sujeitas a modificação ou supressão sumária, dada a precariedade ínsita a esse ato. Seus executores não são agentes públicos, nem

praticam atos administrativos; prestam apenas uma atividade de interesse da comunidade, por isso mesmo controlada pela Administração e sujeita à sua autorização.

2.1.7 Terceirização

A terceirização, bastante utilizada no âmbito da iniciativa privada, aparece hoje entre os institutos pelos quais a Administração Pública moderna busca a parceria com o setor privado para a realização de suas atividades. Pode-se dizer que a terceirização constitui uma das formas de privatização (em sentido amplo) de que vem se socorrendo a Administração Pública.

O vocábulo privatização, em sentido amplo, abrange todas as formas pelas quais se busca uma diminuição do tamanho do Estado, podendo abranger a desregulação, diminuição da intervenção do Estado no domínio econômico, a desmonopolização de atividades econômicas, a privatização de serviços públicos, quando a atividade deixa de ser serviço público e volta à iniciativa privada, a concessão de serviço público, dada a empresa privada e não mais a empresa estatal, como vinha ocorrendo e as contratações de terceiros, *contracting out*, em que a Administração Pública celebra ajustes de variados tipos para buscar a colaboração do setor privado, como os contratos de obras e prestação de serviços (a título de terceirização), os convênios, os contratos de gestão, os termos de parceria.

Existe certo consenso entre os doutrinadores do direito do trabalho em definir a terceirização como a contratação, por determinada empresa, de serviços de terceiro para o desempenho de atividades-meio. Na visão de Sérgio Pinto Martins, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e professor titular de Direito do Trabalho da Faculdade de Direito da USP, “a atividade meio pode ser entendida com a atividade desempenhada pela empresa que não coincide com os fins principais”. É aquela atividade que não é inerente ao objetivo principal da Instituição, trata-se de um serviço necessário, mas que não tem relação direta com a atividade principal da Instituição. São exemplos clássicos os serviços de higiene, limpeza e conservação além da vigilância.

A terceirização é inseparável da idéia de parceria. Há quem defina o instituto socorrendo-se da idéia de parceria. É o caso de Lívio Antônio Giosa, para quem a

terceirização “é um processo de gestão pelo qual se repassam algumas atividades para terceiros – com os quais se estabelece uma relação de parceria – ficando a empresa concentrada apenas em tarefas essencialmente ligadas ao negócio em que atua”.

Ainda segundo Jerônimo Souto Leira (1995), pioneiro e considerado um dos maiores especialistas no tema no Brasil, profissional que se destacou na introdução da técnica no país ensina que:

Há quatro modalidades consagradas de terceirização. Uma delas é a terceirização da primeira etapa, quando uma empresa industrializa, matéria-prima pronta. Por exemplo, a malharia que faz a malha com um tipo de fio, cor e textura já elaborados. Depois, existe a terceirização da etapa intermediária, em que o produto ou serviço é agregado no andamento da cadeia produtiva. Por exemplo, a compra de serviços de alimentação ou limpeza. A terceira modalidade é a terceirização da etapa final, que acontece quando o modo de vender e prestar assistência técnica atende à vontade de quem concebeu o produto, mas é realizado por terceiros. Por exemplo: o sistema de *franchising*. A quarta e última modalidade são as formas mistas de terceirização compostas pela união de duas ou mais etapas descritas anteriormente, chegando a sua expressão máxima que é a terceirização total. Exemplo: as cadeias *fast food*, em que produção, administração e comercialização são inteiramente realizadas por terceiros.

Suas principais vantagens seriam a especialização da empresa contratada, a possibilidade de a empresa tomadora do serviço concentrar-se na execução de suas atividades-fim, a diminuição dos encargos trabalhistas e previdenciários, com a conseqüente redução do preço do produto ou serviço, a simplificação da estrutura empresarial.

Dentro do serviço público, têm-se exemplos de terceirização satisfatórios como é o caso dos serviços de limpeza. Neste caso, a terceirização é indicada, pois a atividade-fim do serviço público não é limpeza do seu patrimônio.

Este processo constitui uma possibilidade, no âmbito da lei, estabelecida para a redução da participação do Estado, em tarefas consideradas impróprias, ou que possam ser desenvolvidas por outras pessoas e que não venham a ser, por exemplo, policiais militares, e a realocação desses em outras atividades operacionais que exijam conhecimento e capacitação técnica e para o qual foram concursados e contratados.

Vale ressaltar que na própria legislação federal, Lei nº 8.666/93, e também na estadual, Lei nº 15.608/07, são instituídas normas gerais sobre licitações e contratação de obras, serviços, compras etc.

Não tem fundamento jurídico, no direito brasileiro, a terceirização que tenha por objeto determinado serviço público como um todo. Isso porque não se confunde a locação de serviços com a concessão, seja na forma tradicional, seja na forma de parceria pública-privada. E a Constituição, no art. 175, estabelece que “incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”.

Vale dizer que nos termos do dispositivo constitucional, os serviços públicos ou são prestados diretamente pelo Poder Público, por meio dos órgãos da Administração Direta ou entidades da Administração Indireta, ou são prestadas por permissão ou concessão.

Ainda, o que a Administração Pública pode fazer, licitamente, é celebrar contratos de prestação de serviços. Nesses tipos de contrato, a empresa é que é contratada e o vínculo contratual se forma com ela e não com seus empregados. Sendo assim, a contratação não tem por objeto o fornecimento de mão-de-obra, mas a prestação do serviço pela empresa contratada.

No Estado do Paraná, a Lei nº 15.608, de 16 de agosto de 2007, que estabelece normas sobre licitações, contratos administrativos e convênios, no art. 24 aparece o credenciamento, destinado à contratação de serviços junto à iniciativa privada:

Art. 24. Credenciamento é ato administrativo de chamamento público, processado por edital, destinado à contratação de serviços junto àqueles que satisfaçam os requisitos definidos pela Administração, observado o prazo de publicidade de no mínimo 15 (quinze) dias úteis e no máximo de 30 (trinta) dias úteis.

Parágrafo único. A Administração Estadual poderá adotar o credenciamento para situações em que o mesmo objeto possa ser realizado simultaneamente por diversos contratados.

2.2 A MISSÃO DA PMPR

No contexto sistêmico da defesa social, a Polícia Militar assume papel de relevância na preservação da ordem pública, prevenindo ou inibindo atos anti-sociais, atuando repressivamente na restauração da ordem pública, adotando medidas de proteção e socorro comunitários ou atuando em apoio aos órgãos da administração pública no exercício do poder de polícia que lhe couber.

Em sua ação, a Polícia Militar desenvolve uma série de tipos de policiamento, tais como:

- a) Policiamento Ostensivo Geral;
- b) Policiamento de Trânsito Urbano e Rodoviário;
- c) Policiamento Florestal, de Mananciais e de Preservação Ambiental;
- d) Policiamento de Guarda;
- e) Atividade de Prevenção e Combate a Incêndio;
- f) Atividade de Busca e Salvamento;
- g) Atividades de Defesa Civil; e
- h) Atividades de Garantia do Exercício do Poder de Polícia dos Órgãos da Administração Pública.

A Polícia Militar atua em todos os municípios do Estado e na maioria de seus distritos. Cultua o privilégio e a condição de servidora mais acessível e visível ao público, com atendimento desburocratizado, bastando um aceno de mão, o discar do 190 ou, até mesmo uma denúncia anônima, para estar ao lado do povo.

Durante a execução da ação preventiva, tomando conhecimento da violação da ordem pública, cabe à PM, pela sua distribuição no espaço geográfico, a primeira ação, repressão imediata, restaurando a ordem, cujos procedimentos constituem preparação para o passo seguinte, a ser realizado pelo órgão público ou particular, que detiver a competência e responsabilidade para tal.

Na sua atuação na fase repressiva, tão logo haja a ruptura da ordem pública, (repressão imediata) não deve o militar constituir-se em mero relator da ocorrência e sim num verdadeiro defensor, protetor e acolhedor do indivíduo vitimado e num efetivo agente em perseguição ao criminoso ou agente de ato infracional, visando a sua prisão/apreensão, ainda na flagrância delituosa.

A Polícia Militar tem, entre suas missões, o dever de restabelecer a ordem pública, de imediato, tão logo haja a manifestação de sua ruptura, (repressão imediata), amparando o cidadão que teve os seus direitos e garantias violados, deverá proceder à investigação preliminar, primeiramente preservando o local do delito e posteriormente carreando o maior número possível de indícios, que possam levar à identificação do autor ou dar suporte a futura ação penal, dando solução de continuidade à persecução criminal, demonstrando à comunidade que realmente a Polícia Militar está imbuída em dar uma resposta, uma solução àquele problema.

O policial militar no exercício de suas funções constitucionais, isoladamente ou não, é Autoridade Policial Militar. Essa autoridade decorre do poder/dever do exercício das atividades de polícia ostensiva. Assim, a autoridade de um policial militar, em qualquer nível, implica em direitos e responsabilidades.

O policial militar que relatar uma ocorrência, realizar busca pessoal, vistoriar uma edificação, desviar o trânsito de uma via, notificar um infrator ou efetuar uma prisão, estará no exercício de uma competência que lhe é atribuída por lei.

A autoridade do policial militar, que legitima a sua ação, decorre de sua investidura no cargo ou função para o qual foi designado. O poder público do qual o policial militar é investido deve ser usado como atributo do cargo e não como privilégio de quem o exerce. É esse poder que empresta autoridade ao agente público.

Outro fator importante na missão da Polícia Militar é a rapidez na resposta, fator primordial para a eficiência e eficácia das ações e operações a cargo da Polícia Militar, cujo objetivo maior é prestar um atendimento ao público com excelência. O tempo de resposta à solicitação da Comunidade, deve ser o mínimo necessário.

Na legislação vigente, as atividades de Polícia Militar estão prescritas na Constituição Federal (1988); em fiel transcrição, o aludido dispositivo diz o seguinte:

Art. 144. A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

I...

II...

III...

IV...

V. Polícias Militares e Corpos de Bombeiros Militares.

§ 1º...

§ 2º...

§ 3º...

§ 4º...

§ 5º Às polícias militares cabem a polícia ostensiva e a preservação da ordem pública, aos corpos de bombeiros militares, além das atribuições definidas em Lei, incumbe a execução da atividade de defesa civil.

A Constituição alinha como competência das polícias militares o exercício da “polícia ostensiva e a preservação da ordem pública”. Quando menciona polícia ostensiva, ao invés de policiamento ostensivo, estende o conceito, elevando-o além do procedimento, à concepção, ao planejamento, à coordenação e à condução das

atividades correlatas; quando deixa de atribuí-lo a outro órgão, estabelece a exclusividade.

A polícia ostensiva é uma expressão nova, não só no texto constitucional como na nomenclatura da especialidade. Foi adotada para estabelecer a exclusividade constitucional e para marcar a expansão da competência policial das polícias militares, além do policiamento ostensivo.

Este diploma legal remete à Constituição do Estado do Paraná (1989), em seu artigo 48, que a Polícia Militar tem como missão o policiamento de trânsito urbano; conforme se observa na transcrição:

Art. 48. À Polícia Militar, força estadual, instituição permanente e regular, organizada com base na hierarquia e disciplina militares, cabe a polícia ostensiva, a preservação da ordem pública, a execução de atividades de defesa civil, prevenção e combate a incêndio, buscas, salvamentos e socorros públicos, o policiamento de trânsito urbano e rodoviário, de florestas e de mananciais, além de outras formas e funções definidas em lei.

A Constituição do Estado do Paraná manteve as disposições legais sobre a segurança pública, observando rigorosamente os limites estabelecidos pela Constituição Federal. O constituinte estadual atribuiu grande importância à Segurança Pública e à Defesa Social.

Na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, vale destacar que compete às Polícias Militares dos Estados a execução da fiscalização de trânsito, consoante definido no artigo 23 do citado diploma legal:

Art. 23. Compete às Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal:
I - VETADO
II - VETADO
III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme **convênio firmado**, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados. (grifo nosso)

2.3 O CONVÊNIO DETRAN/PMPR

Como visto anteriormente, para que as Polícias Militares passem a executar as atividades de fiscalização de trânsito, deverão firmar convênio para atuarem como agente do órgão ou entidades executivos de trânsito ou executivos

rodoviários. Pois bem, no Estado do Paraná é órgão executivo de trânsito o DETRAN e executivo rodoviário o DER.

Nesta esteira, atesta o convênio de delegação de encargos, que celebram entre si o Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN/PR e a Polícia Militar do Estado do Paraná - PMPR, por meio do Fundo de Modernização da Polícia Militar - FUMPM, com autorização e interveniência da Secretaria de Estado da Segurança Pública – SESP:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

O presente Convênio tem por objeto delegar à Polícia Militar do Estado do Paraná, o planejamento, a execução e controle das atividades do trânsito, no âmbito de sua competência, nos termos do Art. 1º, incisos I e XIII do Regulamento do DETRAN, especialmente para a realização das atividades de atendimento e pré-atendimento de acidentes de trânsito, elaboração de boletim de acidente de trânsito, registro de acidentes de trânsito, estipulando os encargos e obrigações recíprocas para a estruturação, ativação e manutenção das Unidades Policiais Militares vinculadas às atividades de trânsito nas cidades paranaenses, consoante diretrizes operacionais da PMPR.

...

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DA PMPR

Caberá à Polícia Militar do Estado do Paraná:

- a) Estruturar, ativar e manter dentro dos melhores padrões técnicos, Unidades de Plantão de Acidentes de Trânsito, nas cidades paranaenses, para atendimento e pré-atendimento de acidentes de trânsito urbano no Estado do Paraná;
- b) Cobrir as despesas de custeio, principalmente no que se refere à estrutura, manutenção e expansão das Unidades Policiais Militares que desenvolvem e/ou estão ligados às atividades de prevenção e atendimento de acidentes de trânsito, incluindo reformas, reparos, benfeitorias e adaptações em instalações físicas, inclusive nos pátios de veículos apreendidos;
- c) Adquirir equipamentos e materiais permanentes, bem como cobrir despesas de custeio para o desenvolvimento das atividades policiais militares relacionadas ao trânsito em geral;

Está claro, portanto, o papel da PMPR na fiscalização de trânsito como agente credenciado da autoridade de trânsito expressa em convênio firmado entre PMPR e DETRAN. É neste contexto que a PMPR realiza o que lhe é competente, expresso também no Regulamento do Departamento de Trânsito do Estado do Paraná (DETRAN), aprovado pelo Decreto nº 3382, de 20 de julho de 1984, transcrito a seguir:

Art. 21 - À Coordenadoria de Registro e Fiscalização cabe:

...
§ 2º - Para execução da fiscalização do trânsito, de conformidade com a legislação em vigor, **deverá o DETRAN/PR conveniar com a PMPR** delegando poderes para fiscalização de veículos nas vias públicas e autuação do infrator de trânsito, atendendo os acidentes de trânsito e lavrando os boletins de acidentes, **fazendo o recolhimento e a guarda dos veículos com irregularidades previstas na legislação de trânsito** até que satisfaçam as exigências legais. (grifo nosso)

Nota-se claramente a atribuição da Polícia Militar de fazer o recolhimento e a guarda dos veículos com irregularidades previstas na legislação de trânsito vigente. A guarda dos veículos em Curitiba já foi terceirizada pelo próprio Departamento, o qual contratou uma empresa de vigilância privada para realização da segurança física das instalações do pátio para onde os veículos recolhidos são depositados. A Polícia Militar mantém convênio com o DETRAN desde então, sendo renovado, por meio de Termo Aditivo, a cada sessenta meses.

2.4 O BATALHÃO DE POLÍCIA DE TRÂNSITO (BPTran)

2.4.1 Histórico

Sua história conta seus feitos heróicos. Comandado ao longo de seus anos por grandes oficiais, sempre trabalhou com suas ações voltadas para o bem estar da comunidade de Curitiba.

Para a Polícia Militar é uma Unidade que desempenha trabalho técnico interpretando legislação que serve de suporte, não só ao trabalho de seus policiais militares, contudo de suporte para os demais Batalhões sediados no interior do Estado.

Em 04 de fevereiro de 1952, por solicitação do Chefe de Polícia do Estado (atual Secretário de Segurança Pública), de comum acordo com o Departamento Estadual de Trânsito e com o Comandante-Geral da Polícia Militar, por meio do Ofício n.º 107, foi criada a Companhia dos Guardas Sinaleiros do Trânsito que, no ano seguinte, passou a ter existência legal. Dizia o ofício n.º 068, de 19 de fevereiro de 1952: "... considerando finalmente a necessidade da evolução da tropa desta Polícia Militar, no sentido de profissionalmente preparar o policial-militar, dentro do âmbito da caserna e sob a égide dos regulamentos, para exercê-la com eficiência e

dentro da tradicional operosidade e prontidão da Corporação". (BPTRAN, 1984, p. 03)

Os policiais militares, inicialmente, cobriam, em três turnos diários, dez postos de guardas sinaleiros de trânsito e contavam com um efetivo de 103 homens, fornecidos pelo 1º Batalhão de Infantaria que, comandados pelo 1º Tenente Combatente REINALDO JOSÉ MACHADO, constituíam o núcleo base para a instrução e o serviço. Para esse serviço, foram designados praças alfabetizados, de boa aparência, que demonstravam desenvoltura, resolução e aptidão para a função.

Ficou assim, em consequência das condições estabelecidas, criado, em caráter precário e em fase experimental, o Serviço de Guardas Sinaleiros de Trânsito da Polícia Militar - SGSTPM.

A Ordem de Serviço foi publicada no Boletim Geral n.º 049, folhas 360 a 362, de 28 de fevereiro de 1952, sendo, portanto, esta a data oficial da criação do Batalhão de Polícia de Trânsito.

O efetivo do serviço de Sinaleiros ficou subordinado diretamente ao Estado-Maior, para efeito de execução da missão fim, e ao Centro de Preparação Militar (atual Academia Policial Militar do Guatupê).

Em 1953, passou à categoria de Companhia de Guardas de Sinaleiros de Trânsito, formada pela 2ª Cia do Centro de Preparação Militar - CPM, passando à categoria de Unidade Independente, subordinada diretamente ao Comandante-Geral, de acordo com o Boletim do Comando-Geral, de 25 de maio de 1953, com o efetivo de 230 homens, sendo 06 oficiais e 224 praças.

Várias vezes o grupamento mudou de nome e sofreu modificações. Em 1955, a Companhia foi incorporada ao recém-nascido Batalhão de Sinaleiros de Trânsito, com o efetivo de 586 homens. Já em 1964, a Unidade transformou-se em Batalhão de Controle de Tráfego, com um efetivo de 476 homens. Naquela época, foi vinculado ao Regimento Coronel Dulcídio, criado pela mesma lei. Em 17 de Julho de 1973, foi criado o Pelotão de Motociclistas, com a finalidade de realizar o policiamento motorizado de trânsito e realizar o serviço de batedor e de segurança aproximada, quando do deslocamento de autoridades, comboios e da realização de competições desportivas e desfiles (Fotografia 1).

Foi somente em 1976 que o Batalhão de Controle de Tráfego (BCT) passou a denominar-se Batalhão de Polícia de Trânsito - BPTran.

Fotografia 1 - Motociclistas do BCT



Fonte: PMPR

Em agosto de 1979, por solicitação do Diretor do DETRAN e por concessão do Comandante do Batalhão de Trânsito, foi destacada uma equipe de 35 homens (01 oficial subalterno, 04 sargentos, 03 cabos e 27 soldados) para substituírem funcionários civis no Plantão de Acidentes do DETRAN, com a missão de efetuar o levantamento de locais de acidentes no município de Curitiba, com exceção das rodovias federais e estaduais.

No período de 20 de outubro de 1979 a 02 de abril de 1983, por Portaria baixada pelo Diretor do DETRAN, após contato com o Comandante do BPTran, foi designada uma equipe de 12 policiais do Batalhão, chefiada por oficiais subalternos, para constituir a banca examinadora de condutores de veículos (motoristas e motociclistas) do DETRAN.

O BPTran, hoje, trabalha em conjunto com o DETRAN e a Diretoria de Trânsito de Curitiba (DIRETRAN) - Prefeitura Municipal, fazendo cumprir o contido no Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.

A data que marcou toda a trajetória do BPTran foi 24 de fevereiro de 1983. Após 31 anos da sua criação, o Batalhão foi finalmente alocado em quartel próprio, localizado junto ao DETRAN, na esquina da Rua Professora Antônia Reginato Viana com a Rua Hayton da Silva Pereira - Bairro Capão da Imbuia (Fotografia 2), depois de haver passado por vários aquartelamentos, todos eles provisórios e que não atendiam às reais necessidades da unidade. O novo aquartelamento, de linhas arquitetônicas mais modernas e funcionais, ofereceu aos integrantes da unidade condições excepcionais para cumprirem a missão de servir cada vez melhor à coletividade.

Fotografia 2 – Vista da fachada do prédio principal do BPTran



Fonte: O autor (2011)

2.4.2 Estrutura

A área de atuação de responsabilidade operacional do BPTran ficou delimitada em função da Portaria do Comando-Geral n.º 358/88, de 13 de julho de 1988, como sendo o município de Curitiba, com o seguinte desdobramento por subáreas:

- a) 1ª Cia - Compreende o policiamento ostensivo e registro de acidentes de trânsito dos bairros da região sul de Curitiba.
- b) 2ª Cia - Compreende o policiamento ostensivo e registro de acidentes de trânsito dos bairros da região norte de Curitiba, incluído o centro da cidade.
- c) 3ª Cia (COTAMOTRAN - Companhia Tático Móvel de Trânsito) - Compreende o policiamento especializado de operações destinadas à fiscalização de veículos e condutores, escoltas e atendimento de eventos de grande vulto. Atua em toda Curitiba.

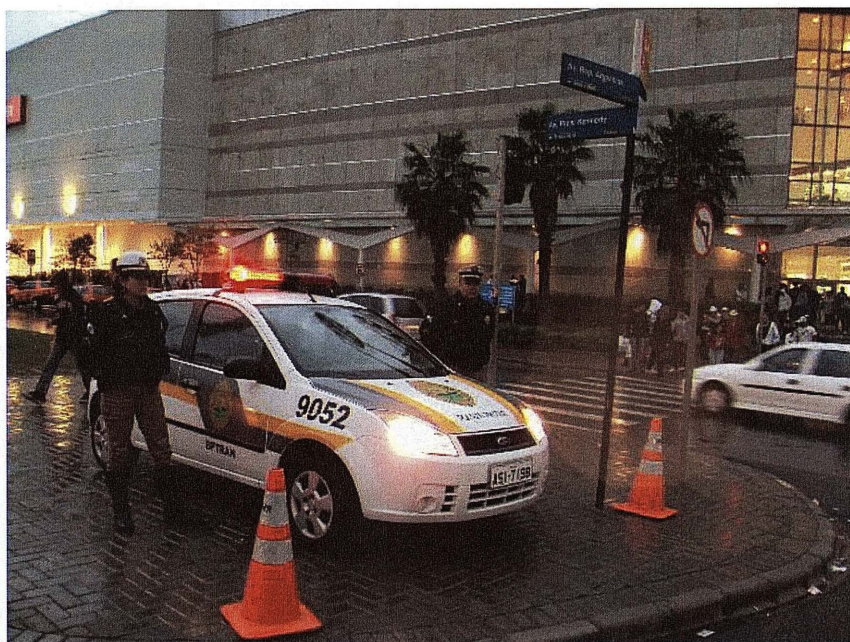
O emprego do efetivo da 1ª e 2ª Cia está voltado ao policiamento ostensivo de trânsito, ao atendimento rádiomotorizado de ocorrências e acidentes de trânsito (Fotografias 3 e 4).

Fotografia 3 – Atendimento de acidente de trânsito



Fonte: BPTTran (2000)

Fotografia 4 – Policiamento ostensivo



Fonte: BPTTran (2010)

Já a 3ª Cia trabalha direcionada para a atividade de fiscalização de veículos e condutores, por meio da realização de operações de trânsito conhecidas por blitz, além de outras atividades acima nominadas (Fotografia 5).

Fotografia 5 – Operação Blitz



Fonte: BPTran (2010)

Convém salientar que o BPTran, atualmente, procura atender a todos os acidentes que tem conhecimento, basicamente os solicitados pelo telefone de emergência (190). Os envolvidos em acidentes em que houve somente danos materiais podem registrar a sua ocorrência na sede do Batalhão, realizando o Registro de Ocorrência de Acidentes de Trânsito, na Secretaria de Acidentes de Trânsito (Fotografia 6).

Fotografia 6 – Secretaria de Acidentes de Trânsito



Fonte: O autor (2011)

Com relação ao efetivo do BPTran verifica-se que o existente é menor do que previsto. Em 1998, ano em que o CTB começou a vigorar, o BPTran possuía 176 policiais a menos do que o previsto, que é de 710 homens. No ano de 2010, esta diferença aumentou para 417 policiais.

De acordo com o Cel. PM RR Carlos Octávio Valente Aymoré, em seu Trabalho Técnico-Científico “A Doutrina de Emprego da Polícia Militar e os Aspectos Conjunturais”, apresentado no Curso Superior de Polícia – CSP, na Polícia Militar de São Paulo – PMESP - 1978, a aplicação do efetivo mínimo necessário para atender a demanda do trânsito urbano é de um agente da autoridade de trânsito para cada quinhentos veículos licenciados, tendo como variáveis: o estado das vias; o nível relativo de obediência à legislação; qualidade de fiscalização; eficácia da repressão policial e administrativa de trânsito; volume de infrações e acidentes de trânsito; material disponível para controle de trânsito e qualidade dos recursos humanos. (BPTran, p. 59, 1984)

Segundo o cálculo apresentado, considerando a frota de 1.210.000 veículos (DETRAN, 2010), seria necessário um total de 2.420 agentes de trânsito, contabilizando agentes estaduais e municipais.

2.4.3 Missão

O BPTran é uma unidade da Polícia Militar do Paraná, subordinada ao 1º Comando Regional de Polícia Militar (CRPM), que executa, fundamentalmente, o policiamento ostensivo de trânsito em Curitiba, tanto no processo a pé como motorizado.

Sua missão geral é atuar sistematicamente no policiamento ostensivo de trânsito, para prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e garantir a obediência e o cumprimento às normas de trânsito estabelecidas por órgãos competentes, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro e legislação pertinente, assegurando a livre circulação de veículos e pedestres, e prevenindo acidentes.

Tem como missão particular:

- Fiscalizar veículos e condutores;
- Reter e/ou remover veículos por prática de infração de trânsito;
- Autuar infratores e, conforme o caso, efetuar prisões ou detenções;
- Atuar preventivamente, com vistas à redução de acidentes de trânsito;
- Atender a todos os acidentes de trânsito urbano de Curitiba;
- Remover ou providenciar, junto ao órgão competente, a remoção de obstáculos, animais, veículos que impeçam ou dificultem a livre circulação nas vias públicas;
- Promover e/ou participar de campanhas de trânsito, visando orientar e educar motoristas e pedestres.
- Executar isolamento de área;
- Realizar operações de trânsito e,
- Realizar escolta de dignitários, cargas superdimensionadas, e outras.

Além destas atividades, consideradas como básicas, o BPTran executa operações em apoio a outros órgãos (DETRAN, IPPUC, URBS, Receita Estadual, SMMA), e conjuntas com outras Unidades Operacionais da PMPR e com a Polícia Civil.

2.4.4 Atuação

O BPTran uma das Unidades Operacionais da Polícia Militar que atua em todas as áreas cumprindo, não apenas a missão designada pela Lei 9.503, de 23 de setembro de 1977 (CTB), porém agindo igualmente como Batalhão de combate à criminalidade, pois enquanto verifica documentos aproveita para realizar busca pessoal e apreender armas, drogas, veículos roubados. Entrementes o seu maior papel está na educação, conscientização e mudança de comportamento de crianças, adolescentes e adultos respectivamente.

A Polícia Militar também é componente do Sistema Nacional de Trânsito, conforme estabelece o inciso VI do artigo 7º da Lei nº. 9.503/97 (CTB). Sendo assim, é um dos órgãos responsáveis pela educação para o trânsito nos Estados da Federação Brasileira. No Estado do Paraná, a Polícia Militar está presente na fiscalização e no atendimento de acidentes de trânsito nos centros urbanos e nas rodovias estaduais para cumprir sua missão constitucional de garantir a segurança e o bem estar dos cidadãos, fiscalizando e autuando os condutores infratores, mas é deficiente no campo do desenvolvimento de atividades educativas.

Dentro desse parâmetro operacional, o BPTran se mostra como órgão fiscalizador de trânsito de extrema relevância para a Instituição Polícia Militar e, acima de tudo, para a sociedade. Além das ações educacionais de trânsito, tanto voltadas ao público infantil quanto ao público adulto, e o serviço de levantamento de acidentes, as ações fiscalizadoras desenvolvidas são claramente positivas, principalmente no campo da segurança pública e dentro de doutrinas voltadas a um policiamento comunitário.

2.5 O TRÂNSITO NA CAPITAL PARANAENSE

O Trabalho do BPTran, na cidade de Curitiba, é extremamente relevante se for considerar que as operações realizadas cumprem um papel importantíssimo, quando fiscalizam o condutor e o seu veículo.

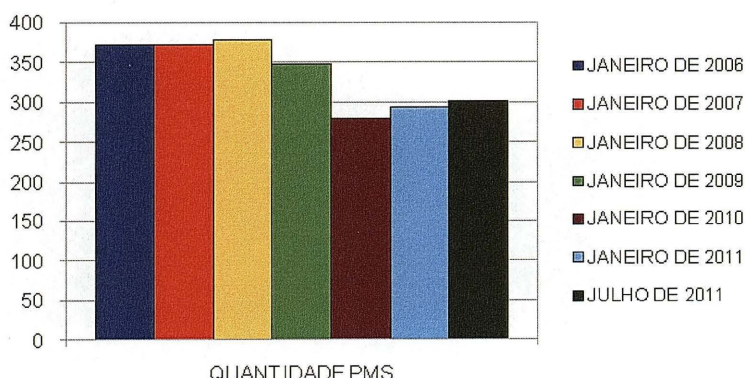
Assim, a sua missão não se trata, apenas, de ver as condições legais da documentação e da propriedade do veículo, mas fundamentalmente, por meio do policiamento ostensivo de verificar se as pessoas, que os conduzem, estão embriagadas; se esses veículos foram furtados ou roubados, se estão em condições

de trafegarem com segurança pelas vias urbanas, enfim é todo um arcabouço de atribuições, que não competem ao Município e que fazem dessa Unidade policial militar, uma Unidade de elite com um trabalho imprescindivelmente técnico e absolutamente indispensável ao convívio social e segurança dos demais condutores e pedestres que circulam em Curitiba.

Em que pese a concretude dessa realidade, nos últimos cinco anos, o seu efetivo tem sido reduzido paulatinamente (Gráfico 3), assim como o número de acidentes, em que os envolvidos, quando acionam a PM, não havendo vítimas, são orientados a comparecer no BPTran para efetuar o registro, poupando o deslocamento de viatura para o local. Porém, é necessário o investimento em pessoal, re completando-o de maneira a se aproximar, pelo menos do previsto em seu quadro (710 homens) para que haja um incremento em fiscalização minimizando a inadimplência dos proprietários de veículos em relação aos impostos e tributos (Tabela 1). Então, busca-se de todas as formas alocar mais policiais militares no desempenho da missão principal do BPTran, por esta razão, é que se analisa neste trabalho a retirada do efetivo que opera os guinchos passando-os para o policiamento ostensivo, principalmente o atendimento de acidentes.

Os números de 2011 contam com o efetivo de 42 alunos soldados que realizam o Curso de Formação de Soldados na Unidade, senão os números seriam ainda menores.

Gráfico 3 – Efetivo do BPTran



Fonte: BPTran

Tabela 1 - Número de acidentes e efetivo do BPTran

ANO	TOTAL DE ACIDENTES ¹	TOTAL DE EFETIVO ²
2006	11.849	372
2007	11.656	378
2008	10.949	348
2009	9.024	280
2010	8.608	293

Fonte: BPTran

(1) Registrados no local

(2) Efetivo previsto de 710 policiais militares

Trata-se de investimento em segurança pública, garantia à tranquilidade para as pessoas que trafegam diariamente pela cidade e certeza de punição contra os infratores que perambulam perigosamente, também pelos mesmos locais, misturando-se àqueles que necessitam trabalhar, mas com a certeza de que o Estado garantir-lhes-á a ordem, a paz de espírito de que tanto precisam para retornar às famílias com a garantia de sua integridade física e o seu patrimônio intacto.

2.6 O SERVIÇO DE REMOÇÃO DE VEÍCULOS

O guinchamento ou rebocamento de veículos trata-se de postura administrativa adotada quando da constatação da prática de diversas infrações de trânsito previstas no CTB, algumas que prevêem a remoção do veículo com o propósito específico de desobstrução das vias terrestres, e, outras, com o de viabilizar a aplicação da penalidade de apreensão do veículo por parte da autoridade de trânsito.

Quis a Lei que, em determinadas situações, o veículo fosse retirado das vias terrestres e removido ao depósito indicado pela Administração Pública. Contudo, o CTB não previu a obrigatoriedade de que a remoção do veículo se desse por meio de guinchamento, embora encontre a possibilidade de cobrança de taxa de remoção, conforme reza o § único do artigo 271: "A restituição dos veículos removidos só ocorrerá mediante o pagamento das multas, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica.". Desta forma, embora pareça óbvio, cabe frisar que a remoção de veículo por meio de guinchamento trata-se de providência excepcional.

O serviço de remoção de veículos realizado pelo BPTran tem sua fundamentação na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro, que faz menção ao serviço de guinchamento e armazenagem de veículos em situação irregular, a saber:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

...

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

Todo trabalho executado no trânsito deve ter por objetivo principal a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas. Dessa forma, o agente fiscalizador, quando se deparar com uma situação de infração de trânsito que tenha como medida administrativa a remoção do veículo, deverá fazê-lo, pois estará cumprindo com a previsão legal e preservando a segurança viária, inclusive a segurança pessoal do condutor que tiver seu veículo recolhido ao pátio.

Por experiência profissional, percebe-se que por vezes a equipe que realizou o levantamento do acidente de trânsito, termina o atendimento, libera as pessoas envolvidas, e ainda aguarda, no local, a espera do guinchamento para adoção da medida administrativa da remoção do veículo ao pátio, aumentando o tempo de atendimento e impedindo que tal equipe seja designada para outro atendimento e/ou serviço, contribuindo, sobremaneira, para o aumento da demanda reprimida e de tempo de resposta da polícia para as ocorrências de trânsito. De acordo com dados fornecidos pela Sala de Operações do BPTran, local que coordena o serviço de guinchamento, os caminhões realizam em média oito (08) serviços de remoção por turno de serviço (12 horas) e as equipes de policiamento, fiscalização e atendimento de acidentes de trânsito quando necessitam do serviço aguardam, em média, trinta minutos para serem atendidos.

Os municípios, com advento do Código de Trânsito Brasileiro, foram contemplados com a possibilidade de organização de órgão executivos de trânsito com competência bem definida, como se vê a seguir:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias;

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas;

XII - credenciar os serviços de escolta, fiscalizar e adotar medidas de segurança relativas aos serviços de remoção de veículos, escolta e transporte de carga indivisível;

XIII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários dos condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XVI - planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;

XVII - registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal, fiscalizando, autuando, aplicando penalidades e arrecadando multas decorrentes de infrações;

XVIII - conceder autorização para conduzir veículos de propulsão humana e de tração animal;

XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN;

XX - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas de órgão ambiental local, quando solicitado;

XXI - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos.

§ 1º As competências relativas a órgão ou entidade municipal serão exercidas no Distrito Federal por seu órgão ou entidade executivos de trânsito.

§ 2º Para exercer as competências estabelecidas neste artigo, os Municípios deverão integrar-se ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme previsto no art. 333 deste Código.

A Capital Paranaense, assim como outras Capitais, estruturou a Diretoria de Trânsito de Curitiba (DIRETRAN) e credenciou funcionários para atuarem como agentes da autoridade de trânsito com competência para fiscalizar o trânsito nas vias urbanas de Curitiba. Os veículos parados de forma irregular são removidos para um depósito. Os proprietários têm prazo de 90 dias para buscar os veículos. As taxas para liberação variam conforme o tamanho do veículo e a quantidade de dias que permanecer no depósito. Os veículos estacionados irregularmente são multados, mas permanecem parados nas vias. Com o serviço de guincho, a DIRETRAN acredita que o trânsito fluirá melhor. Desde junho de 2009, o serviço de remoção é realizado pela empresa Auto Socorro RemovCar Ltda., vencedora de licitação feita pela DIRETRAN. São usados quatro caminhões guincho com capacidade para rebocar automóveis, carretas, motocicletas e caçambas. (Fotografia 7)

Fotografia 7 - Guincho da empresa credenciada Auto Socorro Removcar Ltda



Fonte: Gazeta do Povo (2010)

Os veículos são lacrados e fotografados antes de serem removidos. São encaminhados para o pátio construído pela empresa na Avenida Senador Salgado Filho, no bairro Uberaba. A prefeitura informa que o veículo poderá ser retirado pelo proprietário se ainda estiver na rampa de acesso do caminhão guincho. Caso contrário, se já estiver sobre a plataforma do caminhão, somente poderá ser retirado no pátio, após o pagamento das taxas do serviço.

No local onde o carro estava é deixado um adesivo, informando que o veículo foi removido pela DIRETRAN. No pátio, o veículo só poderá ser retirado pelo proprietário mediante apresentação da documentação pessoal e do veículo e pagamento da taxa de serviço.

No caso de pendências, como multas, licenciamento e IPVA vencidos, o proprietário deverá quitar os valores pendentes para então retirar o veículo. Veículos em situação irregular de documentação que permanecerem no pátio por mais de 90 dias sem serem reclamados poderão ser leiloados, conforme legislação em vigor.

O serviço de guincho remove também veículos que, em caso de uma eventualidade, como uma pane no meio da pista, estejam congestionando o trânsito. O pátio para onde serão rebocados os veículos tem quatro mil metros quadrados e

capacidade para abrigar até seiscentos veículos, que são colocados em vagas numeradas. O pátio poderá ser ampliado para até dez mil metros quadrados, com capacidade para mais de mil e duzentos veículos. O serviço de guincho funciona 24 horas por dia.

Esta mesma empresa também presta serviço de guinchamento para a Polícia Rodoviária Federal (PRF), nas rodovias federais, nos mesmos moldes, na região de atuação que abrange a Capital do Estado.

Outros Estados da Federação, assim como outros municípios, também já adotaram a concessão do serviço de remoção a empresas privadas. No Estado de São Paulo tal prática começou a ser adotada pela Polícia Rodoviária daquele Estado, por meio do DER, a partir do ano de 2007, com a adoção do credenciamento de empresas por licitação, mediante a apresentação de atestados de capacidade técnica comprovando a realização de serviços de remoção, entre outros requisitos constantes no Edital de Credenciamento para serviços de administração e manutenção de pátios de recolhimento de veículos nº 001/2007, do Departamento de Estradas de Rodagem daquele Estado.

Destacam-se nesse edital, em seu anexo II, as especificações técnicas mínimas dos guinchos que realizarão o trabalho de remoção:

Guincho Pesado

Veículos com até 08 (oito) anos de fabricação, com capacidade superior a 15 (quinze) toneladas e adaptações necessárias.

Direção: hidráulica, original de fábrica.

Chassi: tipo super pesado, com torre, apropriado para içamento, arraste e levante.

Capacidade mínima de carga útil: 15 (quinze) toneladas.

Sistema de engate rápido, localizado na traseira do guincho, para transferência de energia.

02 (dois) jogos de mangueiras para freio com engate rápido e "mão de amigo".

Capacidade de carga com rebocador recolhido, mínimo de 10.000 kg.

Capacidade de arraste, mínimo de 45.000 kg.

Capacidade de carga na lança superior, 20.000 recolhido.

Pocket PC para preenchimento do RVR, com impressora.

Câmara digital com resolução mínima de 2.1 megapixel.

20 (vinte) cones de borracha, com altura mínima de 70 cm e base de 40 cm, nos padrões estabelecidos pelo DER.

03 (três) cavaletes desmontáveis, com largura de 1,50 m e altura de 1,00 m, com barra de 30 cm, zebreada com material refletivo de alta intensidade, nas cores branco e laranja.

Equipe: 1 motorista por turno com C.N.H. compatível com a função.

Guincho Médio

Veículos com até 05 (cinco) anos de fabricação, em versão básica, com capacidade superior a 08 (oito) toneladas e adaptações necessárias.

Direção: hidráulica, original de fábrica.

Chassi: Tipo médio - normal, com plataforma hidráulica deslizante longa, com capacidade para transporte de 03 (três) veículos de passeio ao mesmo tempo, sendo 02 (dois) na plataforma e o terceiro na asa delta.

Capacidade mínima de carga útil: 8 (oito) toneladas.

Sistema de engate rápido, localizado na traseira do guincho, para transferência de energia.

Comprimento: 9 (nove) metros.

Garfo hidráulico posterior (asa delta) com capacidade para 1.500 Kg, com função de elevação para recuperação e transporte de um terceiro veículo.

Guincho hidráulico completo com capacidade de carga para 5.000 Kg, com 30 metros de cabo de aço.

Pocket PC para preenchimento do RVR, com impressora.

Câmara digital com resolução mínima de 2.1 megapixel.

20 (vinte) cones de borracha, com altura mínima de 70 cm e base de 40 cm, nos padrões estabelecidos pelo DER.

03 (três) cavaletes desmontáveis, com largura de 1,50 m e altura de 1,00 m, com barra de 30 cm, zebrada com material refletivo de alta intensidade, nas cores branco e laranja.

Equipe: 1 motorista por turno com C.N.H. compatível com a função.

Guincho Leve

Veículo com até 5 (cinco) anos de fabricação, com capacidade superior a 3,5 toneladas e adaptações necessárias.

Direção: hidráulica, original de fábrica.

Chassi: tipo – normal, com plataforma deslizante específica e sistema de “asa delta” hidráulica na parte traseira.

Capacidade mínima de carga útil da plataforma: 3.500 kg.

Sistema de engate rápido, localizado na traseira do guincho, para transferência de energias.

Guincho hidráulico completo com capacidade de carga para 3.000 kg, com 25 metros de cabo de aço.

Garfo hidráulico posterior (asa delta) com capacidade para 1.500 kg, com função de elevação para recuperação e transporte de um segundo veículo.

Pocket PC para preenchimento do RVR, com impressora.

Câmara digital com resolução mínima de 2.1 megapixel. 20 (vinte) cones de borracha, com altura mínima de 70 cm e base de 40 cm, nos padrões estabelecidos pelo DER.

03 (três) cavaletes desmontáveis, com largura de 1,50 m e altura de 1,00 m, com barra de 30 cm, zebrada com material refletivo de alta intensidade, nas cores branco e laranja.

Equipe: 1 motorista por turno com C.N.H. compatível com a função.

Pelo exposto, observa-se a preocupação do Poder Público com o oferecimento de um serviço de qualidade, em razão do que é exigido da prestadora no momento do credenciamento para a realização da remoção de veículos.

No Estado do Mato Grosso do Sul, a Portaria nº 96, de 19 de março de 2009, do DETRAN-MS (Anexo) dispôs sobre o credenciamento de empresas privadas para guinchamento de veículos em situação irregular, estabelecendo critérios para a prestação do serviço pelas empresas credenciadas. Criou-se nesta portaria de concessão de serviço, um documento intitulado “Termo de Credenciamento”, instrumento pelo qual se concede a terceiros a realização do serviço de remoção.

Ainda nesta portaria, estabeleceu-se que os credenciamentos para a prestação do serviço serão concedidos às empresas interessadas obedecendo à proporção de uma empresa para cada cem mil veículos registrados no município e, em municípios com frota inferior a duzentos mil, serão admitidos até dois credenciamentos, por um período de no máximo dois anos quando deverá ser realizada nova licitação para credenciamento. O sistema funciona quando esgotada a capacidade do Estado, ou seja, o Estado ainda mantém guinchos próprios, operados por policiais militares, sendo o serviço de remoção realizado subsidiariamente pelas empresas credenciadas que são convocadas pelos agentes da autoridade de trânsito por meio de chamadas sequenciais, estabelecendo um sistema de rodízio no atendimento. O prazo para o atendimento, segundo a portaria, é de no máximo quarenta e cinco minutos, tempo mínimo que uma equipe composta por dois policiais gastam para o levantamento e registro de um acidente de trânsito simples envolvendo dois veículos. A mesma portaria ainda prevê obrigações das prestadoras além de custos dos serviços, penalidades e disposições transitórias.

Em Curitiba o serviço de remoção de veículos em situação irregular é realizado por guinchos pertencentes à frota do BPTran, adquiridos com recursos provenientes do convênio DETRAN/PMPR e utilizando-se como mão-de-obra os policiais militares do BPTran designados para tal mister (Fotografia 8).

Fotografia 8 – Guincho utilizado pelo BPTran



Fonte: O autor (2011)

As remoções são provenientes da ação fiscalizatória dos policiais militares do BPTran mas, principalmente, do atendimento de acidentes e das operações blitz realizadas diariamente pelo COTAMOTRAN. A demanda de remoções vem crescendo nos últimos cinco anos, em razão do crescimento da frota de veículos e da inadimplência da população em relação aos impostos que incidem sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), como se pode observar na Tabela 2, e, no último ano, apesar da diminuição do efetivo da Unidade, os números de remoções continuaram crescendo, o que revela o esforço da PMPR e principalmente do BPTran no combate à circulação de veículos em situação irregular. O principal motivo das remoções, que correspondem com 43,79% do total de veículos recolhidos do ano de 2010, é veículo não licenciado totalizando 3.637 veículos removidos ao pátio do DETRAN por falta de pagamento de taxas e tributos devidos por proprietários de veículos – licenciamento e IPVA. (BPTran, 2010)

Tabela 2 – Número de veículos removidos

ANO	FROTA DE VEÍCULOS	VEÍCULOS REMOVIDOS
2006	928.079	6.290
2007	1.035.819	8.624
2008	1.097.830	8.786
2009	1.149.456	8.017
2010	1.197.974	8.305

Fonte: BPTTran

2.7 CUSTOS DO SERVIÇO DE REMOÇÃO

Em Curitiba, a remoção de veículos por meio da DIRETRAN é realizada pela empresa RemovCar que cobra pelo serviço um valor definido pela URBS (Quadro 1):

Quadro 1 – Valores de remoção de veículos DIRETRAN/Curitiba

SERVIÇO DE REMOÇÃO	
VEÍCULOS (ATÉ 1,8 TONELADAS)	R\$ 90,35
VEÍCULOS (ACIMA DE 1,8 TONELADAS)	R\$ 194,27
MOTOS	R\$ 38,35
CAÇAMBA	R\$ 90,35

Fonte: URBS

No Estado de São Paulo, o DER realiza o serviço de remoção por empresas privadas credenciadas que recebem pelos valores definidos pelo Poder Público através de Portaria do DER – SP (Quadro 2).

Quadro 2 – Valores cobrados para a remoção de veículos para o ano de 2011

TIPO DE VEÍCULO RECOLHIDO	VALOR			
	ENGATE OU RESGATE		Km RODADO REBOCADO	
	UFESP	R\$	UFESP	R\$
Veículo automotor de passageiro, de carga com PBT de até 1.500Kg e motocicleta, misto reboque ou semi-reboque, com PBT até 750Kg	6,84	119,28	0,23	4,01
Veículo automotor de transporte coletivo de passageiros, de carga com PBT de até 1.500Kg e motocicleta, misto reboque ou semi-reboque, com PBT acima de 750Kg	12,53	218,52	0,45	7,84
Veículo de passageiros (bicicleta ou assemelhados)	-	-	-	-

Fonte: DER – SP

O valor definido como engate ou resgate corresponde a uma distância de até 50 quilômetros; a partir disso é acrescido a esse valor o descrito acima como “km rodado rebocado”, o que resulta o valor total do serviço de remoção prestado, o qual deverá ser pago pelo proprietário na ocasião da retirada do veículo do depósito, conforme previsto em legislação vigente.

Em Aracaju, Sergipe, a Prefeitura, por meio da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT cobra a taxa de guinchamento do veículo de pequeno porte removido/recolhido/retido/apreendido o valor de R\$ 80,00 (oitenta reais), se ocorrer entre as seis horas da manhã e doze horas da noite, e R\$ 100,00 (cem reais) quando se der entre as doze horas da noite e as seis horas da manhã.

No Estado do Paraná, o DETRAN, por meio do BPTran, cobra do usuário pelo serviço de remoção de veículos uma taxa única no valor de quarenta e seis Reais e quarenta e oito centavos (R\$ 46,48). A despesa com o serviço, considerando somente as decorrentes dos caminhões, que possuem, em média, mais de cinco anos de uso, é descrita na Tabela 3:

Tabela 3 – Despesas realizadas com os guinchos do BPTran em 2010

ANO	TIPO	MANUTENÇÃO 2010	TEMPO NÃO OPERANTE 2010	TEMPO DE USO (ANOS)	CUSTO COMPRA EM R\$
2009	PLATAFORMA	R\$ 1.680,48	40 DIAS	2	100.000,00
2009	PLATAFORMA	R\$ 4.547,05	70 DIAS	2	100.000,00
2009	PLATAFORMA	R\$ 2.035,36	30 DIAS	2	100.000,00
2007	CEGONHA	R\$ 2.218,89	20 DIAS	4	170.400,00
2004	PLATAFORMA	R\$ 8.415,72	60 DIAS	S/I	S/I
2002	PLATAFORMA	R\$ 2.803,14	50 DIAS	11	71.849,50
2002	PLATAFORMA	*	S/I	11	71.849,50
1996	STRONG	R\$ 4.513,01	40 DIAS	S/I	S/I

Fonte: BPTran

(*) Cedido pelo DETRAN/PR

(S/I) Sem informação

Analisando esses dados, observa-se que os oito guinchos juntos, só de manutenção, custaram aos cofres públicos, em 2010, vinte e seis mil, duzentos e treze Reais e sessenta e cinco centavos (R\$ 26.213,65), e ainda permaneceram, somados, trezentos e dez (310) dias fora de operação por problemas de ordem mecânica. Ainda, a aquisição dos caminhões custou ao Estado um total de

seiscentos e quatorze mil e noventa e nove Reais (R\$ 614.099,00), valores esse só para operar em Curitiba.

Para a operação dos caminhões guincho para o serviço de remoção, o BPTran aloca, ao todo, somente em Curitiba, oito policiais militares sendo três cabos e cinco soldados, distribuídos em escalas de doze horas de serviço por vinte e quatro horas de descanso e doze horas de serviço por quarenta e oito de descanso e folga. Com esse efetivo, o BPTran os emprega em escalas de quatro equipes com dois integrantes cada, ou seja, opera dois guinchos as vinte e quatro horas do dia, todos os dias da semana, do mês e do ano. Os custos aproximados de mão-de-obra deste trabalho realizado pelo BPTran podem ser vistos na Tabela 4:

Tabela 4 – Despesas realizadas com pessoal para a remoção de veículos em 2010

POLICIAIS MILITARES "GUINCHEIROS"	TEMPO DE SERVIÇO (EM ANOS)	VENCIMENTO MENSAL (R\$)	VENCIMENTO ANUAL (R\$)
CABO "A"	23	3.380,10	45.068,00
CABO "B"	23	3.380,10	45.068,00
CABO "C"	23	3.380,10	45.068,00
SOLDADO "A"	20	2.781,00	37.080,00
SOLDADO "B"	16	2.626,50	35.020,00
SOLDADO "C"	13	2.472,00	32.960,00
SOLDADO "D"	7	2.317,50	30.900,00
SOLDADO "E"	5	2.317,50	30.900,00
TOTAL			302.100,00

Fonte: PMPR

As despesas com os policiais militares empregados somam trezentos e dois mil e cem Reais, as despesas com a manutenção dos caminhões vinte e seis mil, duzentos e treze Reais e sessenta e cinco centavos, o que totalizam trezentos e vinte e oito mil, trezentos e treze Reais e cinco centavos (R\$ 328.313,05). O DETRAN arrecadou em 2010, com as oito mil trezentos e cinco (8.305) remoções um valor de trezentos e oitenta e seis mil e dezesseis Reais e quarenta centavos (R\$ 386.016,40) o que cobre apenas o que se gasta com a mão-de-obra policial e a manutenção dos guinchos sem contar as despesas com combustível e da aquisição dos caminhões adaptados para guincho, que passaria, em muito, os valores arrecadados.

As empresas privadas que operam com serviços de remoção a particulares apresentam para a região de Curitiba, valores para a remoção parecidos com os já expostos pelas credenciadas. Em média cobram para a remoção de um veículo o valor de noventa a cem Reais (R\$ 90,00 a R\$100,00), para uma distância média de deslocamento de cinquenta quilômetros. Possuem uma capacidade instalada interessante e capaz de atender a demanda do BPTran, conforme informações colhidas em entrevista e demonstradas na Tabela 5.

Tabela 5 – Capacidade instalada de empresas privadas de remoção em Curitiba

VARIÁVEIS	AUTO SOCORRO MERCÊS LTDA.	AUTO SOCORRO FAFUTE LTDA.	AUTO SOCORRO REMOVCAR LTDA.
Nº GUINCHO PESADO	6	N/P	1
Nº GUINCHO MÉDIO PLATAFORMA	2	N/P	1
Nº GUINCHO LEVE PLATAFORMA	25	4	5
Nº MOTORISTA DIA	32	7	6
Nº MOTORISTA NOITE	9	1	4
SALÁRIO GUINCHEIRO EM R\$	1.600,00	1.600,00	1.500,00
OPERA 24H	SIM	SIM	SIM
ATENDE EM ATÉ 1H	SIM	SIM	SIM
POSSUI RÁDIO	SIM	SIM	SIM
CONVÊNIO SEGURO	SIM	SIM	SIM
COBRA POR	GUINCHAMENTO	GUINCHAMENTO	GUINCHAMENTO
TEM INTERESSE EM TRABALHAR PARA O ESTADO	SIM	SIM	SIM

Fonte: As empresas (2011)

Fotografia 9 – Guincho pesado da empresa Auto Socorro Mercês Ltda



Fonte: A empresa

A frota de caminhões nas três empresas visitadas é nova, inclusive com disponibilidade de guincho pesado (Fotografia 9), com até cinco anos de uso, em ótimo estado de conservação e apresentação. Chama a atenção a quantidade de trinta e três caminhões da empresa Auto Socorro Mercês, que demonstra uma capacidade instalada elevada e alto poder de resposta ao acionamento do serviço.

Fotografia 10 – Funcionários da empresa Auto Socorro Removcar Ltda.



Fonte: A empresa

Os motoristas trabalham uniformizados (Fotografias 10 e 11), com sistema de comunicação eficiente e disponível as vinte e quatro horas do dia.

Fotografia 11 – Guincho leve da empresa Auto Socorro Mercês Ltda



Fonte: A empresa

3 METODOLOGIA

Para a realização deste trabalho, a metodologia adotada foi a da linha de pesquisa bibliográfica, com consulta a diversos autores, periódicos, Internet e relatórios especializados em trânsito versados no tema, além da pesquisa teórica nos setores relacionados com a atividade do BPTran, com o fito de atender o objetivo específico “a” o que foi plenamente atingido.

Trata-se de uma pesquisa que interfere na realidade do serviço prestado pelo Poder Público, visando à possibilidade de implementação de mudança, com a finalidade de disponibilizar mais policiais para a atividade de policiamento ostensivo de trânsito.

Para realizar as análises foram utilizados os critérios formais da coerência, da sistematicidade e também considerados a relevância social.

Finalizando os meios empregados para elaboração do estudo, foi utilizada ainda a pesquisa de campo, levada a cabo mediante aplicação de uma entrevista com proprietários e/ou responsáveis por empresas privadas prestadoras de serviços de remoção veicular, composta por 15 (quinze) questões que tiveram por escopo focalizar três objetivos distintos:

- 1) avaliar a capacidade instalada da empresa;
- 2) despesas com mão-de-obra para a realização dos serviços de remoção; e
- 3) custo do serviço de remoção.

A entrevista foi realizada pelo autor conforme roteiro contido no Apêndice , pessoalmente, em três empresas que possuem frota de guinchos e que atendem seguradoras além de possuírem contrato com o Poder Público e concessionária de rodovia, e que foi utilizada como instrumento para a tabulação dos dados advindos.

A partir das respostas obtidas na supracitada entrevista, foi realizado análise comparativa das informações, propiciando uma visualização concreta e acurada do que norteou este estudo.

A fim de responder o problema de pesquisa, bem como estabelecer comprovação quanto aos objetivos específicos, que inicialmente pretendia-se atingir, explicita-se que o Capítulo 2.7 – Custos do serviço de remoção, foi desenvolvido com o fito de atender ao objetivo específico “b”, ao passo que o Capítulo 5 – Propostas, foi desenvolvido a fim de que o objetivo específico “c” restassem plenamente atendidos.

Por fim, no Capítulo 4 – Análise de discussão dos resultados estabeleceu-se uma análise comparativa dos serviços de remoção realizados pelo Estado e por terceiros contratados, com a finalidade de atender o objetivo específico “b” e “c”.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Na busca da consecução dos objetivos geral e específicos do presente trabalho de pesquisa, passam-se a relatar neste capítulo, de forma explicativa, os resultados obtidos.

Comparando os números apresentados, observa-se que o Estado paga um valor elevado pela mão-de-obra dos policiais militares para serem empregados na atividade de remoção, que não se constitui atividade-fim da Corporação policial-militar e para a qual foram concursados e treinados. Não obstante, as empresas privadas gastam menos com mão-de-obra e cobram um valor superior para as remoções, o que evidencia que a taxa cobrada pelo DETRAN está abaixo do praticado na praça, por esta razão que praticamente não cobre o gasto com pessoal.

Aliado a isso, o aumento do índice de criminalidade e o clamor popular pela presença de um número maior de policiais nas ruas, desenvolvendo atividade operacional de policiamento e fiscalização, reforçam a necessidade da retirada de policiais que executam atividades meio, como guinchamento de veículos e outras, o que perfeitamente poderia ser delegado à iniciativa privada por meio de contrato administrativo previsto em lei a qual, como foi demonstrado, possui plenas condições técnicas e operacionais de assumir tal mister. Além disso, a taxa cobrada pelo serviço de remoção é paga pelo usuário no momento da retirada do veículo do pátio, sendo que o Estado nem participaria desta transação, havendo o acerto pecuniário entre as empresas prestadoras do serviço e os usuários, desonerando o Estado da manutenção desta atividade.

Curitiba, como foi apresentado, já implementou a contratação, por meio de pregão presencial de uma empresa especializada para a realização das remoções realizadas pela DIRETRAN, assim como a Polícia Rodoviária Federal. Em São Paulo, o DER já contratou, por meio de credenciamento, empresas particulares para a realização da atividade de remoção em toda malha rodoviária daquele Estado. No Estado do Mato Grosso do Sul as empresas privadas foram contratadas pelo DETRAN/MS para atuarem quando esgotada a capacidade de atendimento por guinchos próprios do Estado ou quando esses inexistirem na localidade. Em Aracaju, Sergipe, a Prefeitura Municipal também contratou guinchos particulares para o atendimento das remoções de veículos na cidade. Todas essas experiências

comprovam a viabilidade de se contratar empresas privadas para a realização do serviço de remoção de veículos para o depósito designado.

Considerando os dados expostos na Tabela 4 – Despesas com pessoal: três cabos e cinco soldados, verifica-se o BPTran emprega oito policiais militares para executar o serviço de remoção de veículos somente na cidade de Curitiba. Esses policiais possuem mais de dezesseis anos de serviço, em média, revelando com isso, desperdício de experiência profissional que poderia ser melhor empregada no trabalho de policiamento ostensivo de trânsito, visto que possibilitaria a montagem de quatro equipes de dois policiais, o que incrementaria os serviços prestados pelo BPTran à comunidade curitibana.

Com um número maior de policiais nas ruas, o tempo médio de atendimento de ocorrências de trânsito tenderia a diminuir, contribuindo sobremaneira para acabar com a demanda reprimida existente. Além disso, com a contratação de empresas privadas para a realização da remoção de veículos, a tendência é que as equipes que necessitem deste atendimento não mais permaneçam no local da ocorrência aguardando apenas o guinchamento, sendo disponibilizadas mais brevemente para outros atendimentos necessários.

5 PROPOSTA

Neste capítulo, ainda cumprindo com os objetivos específicos da pesquisa, passa-se a propor a contratação, por meio de licitação, conforme previsto em lei específica, de empresas privadas para a realização do serviço de remoção de veículos para o pátio do DETRAN, na cidade de Curitiba, podendo ser estendido para todo o Estado, com a finalidade de realocar os policiais militares que realizam esse serviço para a atividade fim da PMPR.

Para a consecução da proposta apresentada haverá a necessidade de apresentá-la ao Comandante do 1º Comando Regional, o qual o Batalhão de Polícia de Trânsito está subordinado. A proposta será analisada, discutida e debatida para, então, concluir se é viável ou não. Caso seja viável esta deverá seguir ao Comando Geral da Corporação, onde será analisada pelo Estado-Maior Geral da Instituição.

Julgada viável, o Comandante Geral encaminhará o processo para discussão junto à Secretaria de Estado da Segurança Pública a qual a encaminhará, via Gabinete do Secretário, para autorização Governamental.

Outro caminho que poderá ser seguido é encaminhar a proposta para o DETRAN, por meio do Comando do Batalhão de Polícia de Trânsito. Julgada viável pela Direção daquele Departamento, este a encaminhará para autorização Governamental.

Qualquer que seja o caminho a ser seguida, a proposta necessita de autorização Governamental para que se inicie o processo de licitação para a concessão do serviço de guinchamento à iniciativa privada realizado pelo BPTran.

6 CONCLUSÃO

O presente trabalho de pesquisa comprovou a viabilidade de terceirização dos serviços de guinchamento realizados pelo BPTran, utilizando uma análise da legislação aplicada ao tema e de dados relacionados com a atividade e da capacidade instalada das empresas privadas que atuam na cidade de Curitiba, proposto no objetivo geral do trabalho.

Das formas de contratação apresentadas, aquela que concede totalmente a terceiros a atividade de remoção de veículos é a que atende o objetivo proposto, uma vez que libera todos os policiais militares envolvidos com este serviço.

A profissão de policial-militar é uma função pública altamente especializada, porque as pessoas concursadas e contratadas recebem do Estado uma formação e treinamento específico para a prática de atividades policiais, que os diferenciam de outras categorias de funcionários públicos, que são concursados de acordo com sua formação profissional. O homem contratado para atender à Polícia Militar, antes de ser designado para as suas funções, recebe todo o treinamento específico, momento em que o Estado realiza um investimento considerável (salário, uniforme, alimentação etc.) para deixá-lo em condições de exercer plenamente suas atividades em prol da sociedade. Para o exercício de atividades não ligadas à finalidade da Polícia Militar não haveria necessidade desse treinamento específico podendo, nesses casos, serem perfeitamente delegadas para a iniciativa privada, bastando, para isso, o cumprimento da legislação vigente.

REFERÊNCIAS

ANGELI, Gladson. Veículos estacionados em local proibido serão rebocados pela Diretran. **Jornal de Londrina**, Londrina, 27 ago. 2009. Disponível em: <<http://www.jornaldelondrina.com.br/>>. Acesso em: 28/7/2011.

BOREKI, Vinicius. 30% da frota paranaense roda de forma irregular. **Gazeta do Povo**, Curitiba, p. 4. 12 maio 2011.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição**: Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF: Saraiva, 2010.

CUNHA, Irineu Ozires. **O impacto do Batalhão de Polícia de Trânsito na segurança pública da cidade de Curitiba**. Tese apresentada CSP. Academia Policial Militar do Guatupê, Curitiba, 2006.

CURITIBA. Urbs. **Tabela de preços a partir de 7/12/2010**. Disponível em: <<http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br>>. Acesso em: 28/2/2011.

GASPARINI, Diogenes. **Direito Administrativo**. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

GOMES, Ordeli Savedra. **Código de trânsito brasileiro comentado e legislação complementar**. 4 ed. Curitiba: Juruá, 2009.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 2/5/2011.

MEDAUAR, Odete. **Direito administrativo moderno**. 5 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 36 ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MELLO, Celso Antonio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 27 ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

PARANÁ. Constituição (1989). **Constituição**: Estado do Paraná. Curitiba: Imprensa Oficial, 2006.

PARANÁ. Decreto n. 3.382, de 20 de julho de 1984. Aprova o Regulamento do Departamento de Trânsito – DETRAN/PR. **Diário Oficial do Estado do Paraná**. Curitiba, PR, 23 jul. 1984.

PARANÁ. Lei n. 15.608, de 16 de agosto de 2007. Estabelece normas sobre licitações, contratos administrativos e convênios no âmbito dos Poderes do Estado do Paraná. **Diário Oficial do Estado do Paraná**. Curitiba, PR, n. 7.537, 16 ago. 2007.

PARANÁ. Lei n. 16.575, de 28 de setembro de 2010. Dispõe que a Polícia Militar do Estado do Paraná (PMPR) destina-se à preservação da ordem pública, à polícia ostensiva, à execução de atividades de defesa civil, além de outras atribuições previstas de legislação federal e estadual. **Diário Oficial do Estado do Paraná**. Curitiba, PR, n. 8.314, 29 set. 2010.

PARANÁ. Polícia Militar do Paraná. **Diretriz nº 004/2000-PM/3**. Diretriz Geral de Planejamento e Emprego da Polícia Militar do Paraná. Curitiba, PR, 16 jun. 2000.

PARANÁ. Polícia Militar do Paraná. Subcomando Geral. 1º Comando Regional. Batalhão de Polícia de Trânsito. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.policiamilitar.pr.gov.br>>. Acesso em: 16/8/2011.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Segurança Pública. Departamento Estadual de Trânsito. **Convênio Detran-PMPR**. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <mariohcarro@gmail.com>. Acesso em: 11/5/2011.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Segurança Pública. Departamento Estadual de Trânsito. Estatísticas de Trânsito. **Frota de Veículos por Tipo e Município 2011**. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br>>. Acesso em: 15/5/2011

PARANÁ. Secretaria de Estado da Segurança Pública. Departamento Estadual de Trânsito. **Taxas Detran**. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br>>. Acesso em: 15/8/2011.

PAZETTI, Arnaldo Luis Theodosio. **Remoção de veículo por meio de guinchamento**. Jus Navigandi, Teresina, ano 11, n. 1051, 18 maio 2006. Disponível em: <<http://jus.uol.com.br/revista/texto/8391>>. Acesso em: 27/7/2011.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. **Direito administrativo**. 20 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. **Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquias, terceirização, parceria público-privada e outras formas**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2009.

PORTÃO, Sérgio de Bona. **Coletânea de Legislação de Trânsito: Anotada**. 13. ed. Tubarão, Sc: Copiart, 2009. 1524p.

RIBEIRO, Diego; BREMBATTI, Kátia. Criminalidade em alta também é reflexo da falta de policiais no PR. **Gazeta do Povo**, Curitiba, p. 4. 27 jul. 2011.

SÃO PAULO. Secretaria de Logística e Transportes. Departamento de Estradas de Rodagem. **Edital de credenciamento para serviços de administração e manutenção de pátios de recolhimento de veículos**. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por: <mariohcarro@gmail.com>. em: 22/7/2011.

SÃO PAULO. Secretaria de Logística e Transportes. Departamento de Estradas de Rodagem. **Valores SUP/DER Cobrados para o Ano de 2011**. Disponível em:

<<http://www.der.sp.gov.br/documentos/veiculosrecolhidos.aspx>>. Acesso em: 15/8/2011.

SERGIPE. Prefeitura Municipal de Aracaju. Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito. **Procedimentos para a liberação de veículos removidos/retidos/apreendidos pela SMTT.** Disponível em: <<http://www.mobilidade.smttaju.com.br/veiculos-guinchados-removidos>>. Acesso em: 15/8/2011

TACHIBANA, Eduardo. **Fatores que motivam condutores de veículos motorizados a descumprirem as regras de circulação do trânsito, no tocante ao avanço de semáforos com luz vermelha, nos cruzamentos na cidade de Curitiba.** Tese apresentada CSP. Academia Policial Militar do Guatupê, Curitiba, 2007.

VELOSO, Garcia. **Terceirização de Serviços Administrativos: Telefonistas.** Monografia apresentada CAO. Academia Policial Militar do Guatupê, Curitiba, 2008.

ZAGO, Livia Maria Armentano K. **Resumo jurídico de direito administrativo.** 4 ed. São Paulo: Quartier Latin, 2005.

APÊNDICE

APÊNDICE – ROTEIRO DE ENTREVISTA

POLÍCIA MILITAR DO PARANÁ
ACADEMIA POLICIAL MILITAR DO GUATUPÊ
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS

ROTEIRO DE ENTREVISTA

EMPRESA (RAZÃO SOCIAL): _____

NOME DO ENTREVISTADO: _____

FUNÇÃO NA EMPRESA: _____

ESTRUTURA DA EMPRESA:

1) NÚMERO DE GUINCHOS PESADOS (SUPERIOR A 15 TONELADAS):

2) TEMPO MÉDIO DE FABRICAÇÃO:

() ATÉ 5 ANOS () ATÉ 8 ANOS () MAIS DE 8 ANOS

3) NÚMERO DE GUINCHOS MÉDIOS (SUPERIOR A 8 TONELADAS), COM PLATAFORMA DESLIZANTE

COM CAPACIDADE PARA TRÊS VEÍCULOS DE PASSEIO, 2 NA PLATAFORMA E 1 NA ASA DELTA:

4) TEMPO MÉDIO DE FABRICAÇÃO:

() ATÉ 2 ANOS () ATÉ 5 ANOS () MAIS DE 5 ANOS

5) NÚMERO DE GUINCHOS LEVES (SUPERIOR A 1,5 TONELADAS), COM PLATAFORMA DESLIZANTE

COM CAPACIDADE PARA DOIS VEÍCULOS DE PASSEIO, 1 NA PLATAFORMA E 1 NA ASA DELTA:

6) TEMPO MÉDIO DE FABRICAÇÃO:

() ATÉ 2 ANOS () ATÉ 5 ANOS () MAIS DE 5 ANOS

7) NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS CAPACITADOS PARA OPERAR OS GUINCHOS:

DIA

NOITE

8) SALÁRIO DO FUNCIONÁRIO GUINCHEIRO: _____

9) POSSUI CAPACIDADE TÉCNICA E OPERACIONAL PARA ATENDER CHAMADA EM ATÉ 1 HORA A
CONTAR DO ACIONAMENTO DO BPTRAN NA CIDADE DE CURITIBA?

() SIM () NÃO PORQUE? _____

10) OPERA AS 24 HORAS DO DIA?

() SIM () NÃO

11) POSSUI SISTEMA DE COMUNICAÇÃO VIA RÁDIO E OU CELULAR NOS VEÍCULOS?

() SIM () NÃO

12) POSSUI CONVÊNIO COM SEGURADORAS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE GUINCHAMENTO
24 HORAS?

() SIM () NÃO

13) VALOR COBRADO É:

() POR GUINCHAMENTO () POR KM RODADO

14) MÉDIA DE VALOR COBRADO PARA CURITIBA? _____

15) POSSUI INTERESSE EM PRESTAR SERVIÇO PARA O ESTADO? () SIM () NÃO

ANEXO

ANEXO – PORTARIA DETRAN MS Nº 96, DE 19 DE MARÇO DE 2009

PORTARIA DETRAN MS "N" Nº 96, DE 19 DE MARÇO DE 2009.

"Dispõe sobre o credenciamento de empresas para guinchamento de veículos automotores recolhidos e retirados dos pátios do DETRAN/MS e estabelece critérios para a prestação do serviço pelas empresas credenciadas e por órgão público conveniado."

O Diretor-Presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul – DETRAN/MS, no uso de suas atribuições legais, e
CONSIDERANDO os artigos 262, 269, 270 e 271, do Código de Trânsito Brasileiro;

CONSIDERANDO as Resoluções nº 53 e nº 178, do Conselho Nacional de Trânsito, de 21.05.98 e 07.07.05, respectivamente;

CONSIDERANDO o Convênio de Cooperação celebrado entre o Estado de Mato Grosso do Sul com interveniência da Secretaria de Estado de Justiça e Segurança Pública, da Polícia Militar de Mato Grosso do Sul – PM/MS, através da Companhia Independente de PM de Trânsito – CIPMTRAN e o DETRAN/MS; e

CONSIDERANDO a necessidade premente de organização do guinchamento, entrada, saída e remoção de veículos de forma que garanta a segurança, agilidade, preços racionais e o bom atendimento aos proprietários dos veículos e a autarquia;

RESOLVE:

Art. 1º - Os serviços de guinchamento para recolhimento, remoção e saída de veículos por apreensão, retenção, recolhimento ou leilão nos pátios do DETRAN/MS, existentes no Estado de Mato Grosso do Sul, serão feitos por guinchos próprios do Estado de Mato Grosso do Sul ou empresas previamente credenciadas pelo DETRAN/MS, nos termos da legislação aplicável e desta Portaria.

Art. 2º - A autorização para o serviço de guinchamento dos veículos recolhidos e retirados dos pátios do DETRAN/MS, será concedida às empresas através do Termo de Credenciamento conforme Anexo I da presente Portaria.

DA DOCUMENTAÇÃO E REQUISITOS EXIGIDOS PARA CREDENCIAMENTO

Art. 3º - As empresas interessadas no guinchamento e transporte dos veículos apreendidos, recolhidos ou leiloados dos depósitos do DETRAN-MS, deverão instruir o processo de credenciamento mediante apresentação dos documentos a seguir, relativos às suas matrizes e filiais, quando forem os casos:

I - Requerimento ao Diretor-Presidente do DETRAN-MS, informando em qual(is) município(s) pretende atender aos proprietários ou compradores de veículos apreendidos, recolhidos ou leiloados;

II - Fotocópia autenticada da(s) cédula(s) de identidade(s) e do(s) cartão(ões) do cadastro de Pessoa Física – CPF, relativo(s) ao(s) proprietário(s);

III - Contrato ou Estatuto Social e suas alterações;

IV - Prova de registro na junta comercial do Estado de Mato Grosso do Sul, especificando o respectivo ramo de atividade;

V - Comprovação do alvará de autorização para funcionamento da prestadora de serviços, fornecido pela Prefeitura Municipal;

VI - Prova de Inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ;

VII - Prova de Inscrição no Cadastro Geral de Contribuintes dos ICMS;

VIII - Relação pormenorizada de veículos guinchos a serem utilizados para a prestação dos serviços;

IX - Cópias dos Certificados de Registros e Licenciamento Anual dos veículos a serem empregados nos serviços, obrigatoriamente da base MS;

X - Certidão de regularidade fiscal relativa à inscrição nos cadastros específicos na Receita Federal, Estadual, e Municipal;

XI - Certidão de regularidade com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS;

XII - Certidão de regularidade com o INSS;

XIII - Apresentar cópia da Apólice de Seguro de Responsabilidade Civil a Terceiros, com cláusula de cobertura extensiva a veículos rebocados.

Parágrafo Único – A falta de qualquer destes documentos ou a existência de sentença judicial transitada em julgado envolvendo o DETRAN/MS implicará no indeferimento sumário do pedido.

Art. 4º - Previamente ao deferimento dos pedidos, através de comissão constituída de 03 (três) servidores, designada pelo Diretor-Presidente, o DETRAN-MS verificará a correção das informações prestadas, relativas ao artigo 3º desta e fará inspeção com vistas a aferir capacidade técnica para prestação dos serviços de que se trata.

Art. 5º - O processo para credenciamento deverá ser protocolado junto à Diretoria de Segurança no Trânsito e Controle de Veículos – DIRVE.

§ 1º - As empresas pretendentes deverão, por ocasião da solicitação do credenciamento ou renovação, recolher previamente ao exame do pedido, taxa especial, prevista na tabela de serviços do DETRAN-MS.

§ 2º - A taxa referida no § 1º relativa a pedidos indeferidos, remunera o seu custo administrativo de apreciação da documentação e não será devolvida.

Art. 6º - Os credenciamentos para a prestação de serviço de guinchamento serão concedidos às empresas interessadas, obedecendo à proporção de 01 (uma) empresa para cada 100.000 (cem mil) veículos registrados no município.

Parágrafo Único - Nos municípios com frota inferior a 200.000 (duzentos mil) veículos, serão admitidos até 02 (dois) credenciamentos.

Art. 7º - A Diretoria de Segurança no Trânsito e Controle de Veículos - DIRVE é responsável pelo exame dos processos de credenciamentos das prestadoras de serviços de guinchamento e remoção de veículos, e poderá, quando julgar necessário, fazer diligências para verificação de livros e/ou sistemas informatizados utilizados ou ainda solicitar relatório mensal, bimestral ou semestral de serviços realizados.

Art. 8º - As decisões de credenciamento, abertura de sindicância ou processos administrativos e descredenciamento serão submetidas à decisão do Diretor-Presidente do DETRAN-MS a qual não caberá recurso, sendo ato precário, podendo ser revogado por sua decisão a qualquer tempo.

DOS PRAZOS

Art. 9º - A solicitação para o credenciamento deverá ocorrer no período de 01 de novembro a 30 de dezembro dos anos pares.

Parágrafo Único - Nos municípios onde não houver empresa credenciada a solicitação poderá ser feita a qualquer tempo.

Art. 10 - O prazo para deferimento ou indeferimento do requerimento será de 30 (trinta) dias, contados da entrada completa dos documentos no protocolo do DETRAN/MS.

Art. 11 - O credenciamento será por período máximo de 02 (dois) anos, vencível sempre em 31 de dezembro dos anos pares.

DA SOLICITAÇÃO DO SERVIÇO

Art. 12 - O serviço será prestado prioritariamente por guinchos próprios do Estado de Mato Grosso do Sul.

Parágrafo Único - Esgotada a capacidade de atendimento pelos órgãos públicos e/ou por sua ausência, o serviço será prestado subsidiariamente pelas empresas credenciadas que serão convocadas pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via.

Art. 13 - A autoridade de trânsito através de chamadas sequenciais emitirá ordem de serviço a cada empresa credenciada, estabelecendo-se o sistema de rodízio no atendimento.

§ 1º - O rodízio dos serviços de guinchamento será observado pela autoridade de trânsito, cabendo sua fiscalização às empresas credenciadas.

§ 2º - O prazo para atendimento do serviço será de no máximo de 45 (quarenta e cinco) minutos, decorrido o mesmo e verificado o não atendimento, será emitida nova ordem de serviço, obedecido o critério estabelecido no caput deste artigo.

DA RECEPÇÃO, MOVIMENTAÇÃO E ENTREGA DOS VEÍCULOS.

Art. 14 - O veículo recolhido pelo agente de trânsito deverá ser recebido pelo agente da credenciada ou pelo agente da autoridade policial, mediante conferência de que as informações constantes no Auto de Recolhimento e ou BOAT - Boletim de Ocorrência de Acidentes de Trânsito - correspondem à realidade a respeito da condição material do veículo.

§ 1º - O agente da credenciada deverá registrar o volume de combustível marcado no painel interno do veículo, se houver, assinando e colhendo a assinatura do agente que apreendeu abaixo da anotação.

§ 2º - O DETRAN-MS, o órgão conveniando, e a credenciada não se responsabilizarão por combustível de veículo quando não houver informação no painel de volume de combustível nos tanques ou quando o painel que presta a informação estiver danificado.

§ 3º - Sempre que o proprietário ou condutor do veículo se mantiver no local do recolhimento até o momento dos procedimentos de transporte, deverá ser informado verbalmente ao mesmo os procedimentos da apreensão.

§ 4º - A não observação das rotinas probatórias do estado dos veículos apreendidos, responsabiliza integralmente a credenciada ou o órgão conveniando, civil, inclusive pecuniária e criminalmente, por eventuais danos materiais ou exclusões de pertences, reclamados pelos proprietários, divergentes das condições especificadas nos Auto de Recolhimento e ou BOAT - Boletim de Ocorrência de Acidentes de Trânsito.

§ 5º - Nenhum veículo retirado do DETRAN-MS, por leilão ou para reparos que não estejam em condições de circulação e os recolhidos das vias por quaisquer motivos, poderá ser recebido ou entregue pelos agentes responsáveis pelos pátios se não transportados por guinchos do Estado de Mato Grosso do Sul ou pelas empresas credenciadas.

§ 6º - É vedado que para o transporte de veículos recolhidos, sejam os mesmos conduzidos por servidores públicos, proprietários ou condutores, pelo seu acionamento mecânico, exceto em casos de força maior ou apreensão realizada nos próprios pátios de guarda.

Art. 15 - Deverão ser emitidos pelas prestadoras do serviço, relatórios mensais dos veículos transportados, com dados de identificações numéricas das placas e/ou do chassi.

§ 1º - Os relatórios deverão permanecer nos arquivos das prestadoras de serviço, por um período de 06 (seis) meses após a liberação do veículo.

§ 2º - O DETRAN-MS facilitará o acesso à credenciada, mediante assinatura de termo de responsabilidade, de dados que permitam a emissão completa dos relatórios.

Art. 16 – A ocorrência de quaisquer danos no veículo, a partir do início da remoção, decorrente do carregamento, transporte ou descarga no pátio de depósito, responsabiliza integralmente as prestadoras de serviço, inclusive pecuniariamente, por danos materiais, constatados pelos documentos probatórios.

Art. 17 – No ato de recebimento do veículo pelo agente que estiver responsável pelo pátio do DETRAN-MS, deverão ser certificadas se as informações constantes no Auto de Recolhimento e/ou BOAT – Boletim de Ocorrência de Acidentes de Trânsito – correspondem ao estado geral do veículo; e, estando de acordo, será protocolado o recebimento no verso do documento apresentado.

Parágrafo Único – Fora do horário de expediente do DETRAN/MS os veículos serão depositados, provisoriamente, em pátio monitorado e indicado pela autoridade responsável pela remoção. Neste caso o recebimento do veículo pelo DETRAN/MS somente será efetivado no primeiro horário de expediente do órgão.

Art. 18 - A omissão ou erro decorrente do não atendimento desta portaria responsabilizam integralmente, servidor público, empresa credenciada e ou seus representantes, civil (inclusive pecuniária) e criminalmente por eventuais danos materiais ou exclusão de pertences reclamados pelos proprietários, se constatados e provados em processos administrativos.

DOS CUSTOS COBRADOS DOS PROPRIETÁRIOS PELOS SERVIÇOS

Art. 19 - O DETRAN-MS é o responsável pela fixação do preço do serviço de guinchamento, devendo as prestadoras do serviço informar ao proprietário, ou ao condutor, o valor constante da tabela, anotando no verso das vias dos Auto de Recolhimento e ou BOAT – Boletim de Ocorrência de Acidentes de Trânsito a quilometragem aproximada a ser percorrida.

Art. 20 - Para efeito de cálculo da quilometragem será utilizado como base de atendimento:

I – Na capital - o endereço da CIPMTRAN/MS "Avenida Afonso Pena esquina com a Rua Bahia"; e II – No interior – o endereço a ser fixado pelo Gerente da Agência de Trânsito do município.

§ 1º – O retorno à base de atendimento fará parte do cálculo da quilometragem;

§ 2º - Nos municípios onde não houver prestadora de serviço de guinchamento, as autoridades de trânsito que determinarem a remoção dos veículos poderão utilizar dos guinchos que estiverem ao seu alcance, sendo o pagamento de inteira responsabilidade do proprietário ou do condutor. Neste caso a liberação do veículo ficará vinculada à apresentação do documento de quitação da empresa convocada por aquela autoridade.

Art. 21 - As empresas credenciadas, somente poderão cobrar dos clientes os valores constantes das tabelas de serviços, informadas no site: www.detrans.ms.gov.br, opção: taxas do DETRAN-MS:

I – Veículo leve (ciclomotor, motoneta, motocicleta e side-car):

a) até 30 km – código 2015;

b) após 30 km – código 2016 (2% do código 2015), por km rodado.

II – Veículo médio (triciclo, quadriciclo, automóvel, camioneta, caminhonete, utilitários, reboque e semi-reboque com PBT até 3,5 T):

a) até 30 km – código 3045;

b) após 30 km – código 3046 (2% do código 3045), por km rodado.

III – Veículo pesado (caminhão, caminhão-trator, ônibus, microônibus, trator, reboque e semi-reboque com PBT acima de 3,5 T):

a) até 30 km – código 3058;

b) após 30 km – código 3059 (2% do código 3058), por km rodado.

Parágrafo único - O valor deve ser cobrado separadamente para cada unidade licenciada e rebocada.

Art. 22 - Os preços dos serviços poderão ser reajustados por provocação das prestadoras do serviço, mediante apresentação de planilhas de custos pormenorizadas e justificadas, mas apenas após aceitação pelo DETRAN-MS e a inclusão do reajuste na tabela de serviços divulgada no Diário Oficial do Estado e no site referido no artigo 19.

Art. 23 - Os valores dos serviços de guinchamento e remoção serão pagos exclusivamente através de guias de pagamento do DETRAN-MS, exceto no caso previsto no § 2º do art. 20.

Parágrafo único - Sempre que o veículo permanecer recolhido, por prazo superior a 90 (noventa) dias, a credenciada poderá cobrar seus créditos diretamente dos proprietários, pelos meios que estiverem ao seu alcance, devendo, nestes casos, comunicar por escrito ao DETRAN-MS para não efetuar cobrança em duplicidade.

Art. 24 – Será assegurado às prestadoras do serviço de guinchamento, o produto líquido de seus serviços quando do recebimento do cliente, deduzidos 10% (dez por cento) de seu valor bruto a título de remunerar a Autarquia pelos seus custos administrativos. Sendo que o repasse será feito diretamente na conta das prestadoras do serviço, via sistema eletrônico.

DAS DEMAIS OBRIGAÇÕES

Art. 25 – As prestadoras de serviço deverão manter em seus arquivos o registro dos serviços realizados, a qualquer tempo, à disposição de fiscalização do DETRAN-MS.

Art. 26 – Sempre que requerido pelo DETRAN-MS, até que o veículo seja entregue por qualquer motivo, a prestadora de serviço deverá fornecer todas as informações a respeito da remoção do veículo, em até 05 (cinco) dias úteis após o pedido.

Art. 27 - O DETRAN-MS poderá, ordinária ou extraordinariamente, realizar inspeções ou vistorias nos veículos e equipamentos utilizados pelas empresas credenciadas, com finalidade de avaliar o cumprimento das exigências técnicas estabelecidas nesta Portaria e legislação pertinente, elaborando o competente relatório.

DAS PENALIDADES

Art. 28 - Comprovada a inobservância ao disposto no CTB – Código de Trânsito Brasileiro, em Resolução do CONTRAN e nesta Portaria, o prestador de serviços poderá sofrer as seguintes penalidades:

I - Advertência: - quando não prevista a penalidade de suspensão ou descredenciamento;

II - Suspensão:

- a) quando ocorrer reincidência de 03 (três) advertências;
- b) por infração aos artigos 12, ou 13, ou 14, ou 15, ou 16, ou 23, ou 24, ou 25.

III - Descredenciamento:

- a) quando ocorrer reincidência das infrações cominadas por suspensão;
- b) sempre que ocorrer recebimento de valores acima dos estabelecidos em tabela fixada pelo DETRAN-MS, nos termos do artigo 19.
- c) qualquer conduta praticada pelos funcionários das empresas credenciadas que seja considerada crime na forma da lei ou lesivas à Administração ou ao Interesse Público.

Art. 29 - Para a aplicação de qualquer penalidade, após a devida e regular autuação será encaminhado a Corregedoria de Trânsito para apuração, a qual concederá ao infrator o direito de defesa pelo prazo de 10 (dez) dias, remetendo após conclusão o processo ao Diretor-Presidente.

Parágrafo Único – No caso de prestação de serviço por órgãos estaduais, as infrações cometidas pelos servidores obedecerão às penas previstas na Lei nº 1.102, de 10 de outubro de 1990.

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 30 - O prazo para pedido de credenciamento para o biênio 2009/2010 será de 60 (sessenta) dias, a contar da data de publicação desta portaria.

Art. 31 – Fica inalterado o prazo de vigência das portarias de credenciamento das empresas que atualmente prestam serviços ao DETRAN/MS.

§ 1º - Neste caso, o prazo para o pedido de novo credenciamento, referente ao exercício de 2010, será de 01 de novembro a 31 de dezembro de 2009;

§ 2º – Os pedidos de credenciamento protocolados junto à DIRVE, cujo prazo de deferimento foi extrapolado em função dos estudos preliminares que originaram esta portaria, serão validados para o cumprimento do prazo concedido no caput deste artigo.

Art. 32 - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogada a PORTARIA "N" Nº 71, 27 DE DEZEMBRO DE 2007.

Campo Grande (MS), 19 de março de 2009.

CARLOS HENRIQUE DOS SANTOS PEREIRA
Diretor-Presidente DETRAN/MS